Manuale di soccorso

Informazione per soccorritori
Novembre 2013

Premessa

La sicurezza ottimale in qualsiasi condizione è uno dei principali obiettivi dell'attività di sviluppo e realizzazione di BMW.

Attraverso un modo di vedere le cose nel suo insieme, i sistemi di sicurezza passivi ed attivi perfettamente adattati gli uni agli altri superano i requisiti minimi richiesti dalla legge.

Inoltre, essi tengono in considerazione le condizioni tecniche per le azioni di soccorso. Fanno parte di questo concetto sia la messa a disposizione di informazioni mirate sull'impiego dei sistemi di ritenuta e di sicurezza BMW come anche indicazioni sull'uso di dispositivi per il soccorso.

Questo opuscolo è una guida per personale di soccorso qualificato. Inoltre sono necessarie conoscenze sulle modalità di funzionamento e sul principio di funzionamento dei sistemi di sicurezza come anche sulle caratteristiche della vettura.

Per il personale di soccorso la massima priorità è quella di salvare la vita delle vittime di incidenti, senza esporre ad ulteriori rischi né le vittime, né sé stessi.

Il manuale di soccorso contiene informazioni su come facilitare l'accesso rapido e sicuro alle vittime.

A causa del continuo sviluppo a cui sono soggetti i materiali e le tecniche di produzione nell'industria automobilistica si raccomanda di procurarsi sempre il materiale di soccorso sempre più moderno.

Il presente manuale di soccorso è stato redatto in collaborazione con i pompieri di stabilimento della BMW di Monaco di Baviera.

Solitamente, il manuale di soccorso viene rielaborato due volte all'anno.

Inoltre sono disponibili schede di soccorso specifiche modello per modello con informazioni dettagliate.

La versione più attuale è disponibile al sito https://oss.bmw.de/index.jsp.

.

Pompieri di stabilimento BMW Monaco di Baviera

.

Nozioni fondamentali

Le procedure di soccorso devono essere svolte in maniera coordinata e aiutandosi reciprocamente, sia dal punto di vista medico che tecnico!

Aspetti medici

Dapprima deve essere creato un accesso (apertura di assistenza) verso le persone (chiuse o bloccate nel veicolo). Come per tutte le altre misure, devono essere impiegati metodi delicati e idonei al trattamento dei pazienti.

In qualsiasi caso bisogna evitare di strappare fuori le persone dall'abitacolo. Per escludere qualsiasi pericolo sia per lui che per i soccorritori, la vittima deve essere lasciata dapprima nel veicolo.

Gli interventi immediati salvavita e il primo controllo (check di base) vengono solitamente eseguito ancora sul posto dell'incidente. Gli interventi medici che vengono effettuati all'interno della vettura dovrebbero limitarsi al necessario ma, a seconda delle condizioni della vittima, possono anche essere molto estese. Al medico di emergenza o al personale soccorritore deve essere permesso l'accesso alla relativa persona (apertura di assistenza) in maniera da permettere l'esecuzione delle misure immediate. Se le lesioni lo consigliano, le vittime devono essere fondamentalmente immobilizzate, vale a dire provviste di appositi sistema a stecca, prima che vengano estratte dal veicolo (attraverso l'apertura di soccorso). L'apertura di soccorso deve essere sufficientemente dimensionata ed adattata alla situazione generale.

Durante i provvedimenti tecnici di soccorso deve essere garantita la costante assistenza medica delle vittime. Durante l'assistenza medica, i provvedimenti tecnici di soccorso devono essere preparati in maniera il più possibile estesa ed efficace.

.

Eccezioni che rendono necessario un soccorso immediato.

- Pericolo immediato dovuto a rischi imminenti quali incendio o incidenti a catena
- Motivi medici

Aspetti tecnici

- Identificazione del tipo di vettura
- Controllo visivo di presenza di sistemi di ritenzione e sicurezza montati
- Particolarità della carrozzeria in merito all'uso di dispositivi di soccorso idraulici

Chiamata di emergenza di BMW Assist

In vetture BMW con un sistema di chiamata d'emergenza BMW Assist e con un contratto di assistenza valido è possibile emettere una chiamata di emergenza automaticamente o manualmente. Questa chiamata giunge solitamente ad un call-center, che elabora la chiamata e se necessario informa la centrale di pronto soccorso del caso.

A partire da una determinata gravità dell'accaduto il sistema emette la chiamata di emergenza in maniera automatica.

In caso di chiamata estesa vengono trasmessi al call-center BMW anche dettagli supplementari quali l'entità dell'incidente. Questi dati vengono analizzati automaticamente da BMW sulla base di ricerche mediche e di dati statistici sui sinistri e convertiti in uno strumento di facile comprensione e valutazione per la centrale di pronto soccorso. Questi dati possono essere utilizzati dalla centrale di pronto soccorso per una scelta ottimizzata dei giusti mezzi di soccorso.

Il call-center BMW determina, sulla base dei dati GPS, un indirizzo e lo trasmette al centro di pronto soccorso insieme ad indicazioni sul percorso tenuto dal veicolo sino al punto dell'incidente. inoltre vengono trasmessi altri dettagli del titolare del contratto del veicolo, al fine di poter essere di aiuto soprattutto ai soccorritori.

Questo sistema per le chiamate d'emergenza funziona indipendentemente dal telefono cellulare del cliente.

Se per la posizione del veicolo non esiste un call-center BMW o se non è raggiungibile nella rete mobile GSM, è possibile che venga effettuata direttamente una chiamata al 112.

Comportamento dei sistemi di ritenzione e di sicurezza dopo un incidente

In caso di una vettura ferma i sistemi di ritenzione solitamente non intervengono!

Eccezioni

- Riscaldamento del carburante solido nel generatore di gas (airbag) oltre 200 °C
- Massicce sollecitazioni meccaniche dei moduli airbag (segare, forare, smerigliare, saldare)
- Cortocircuito del cavo elettrico per l'attivazione delle cariche esplosive
- La vettura ferma viene tamponata da un'altra vettura (se i criteri si intervento sono soddisfatti, i sistemi di ritenzione intervengono)

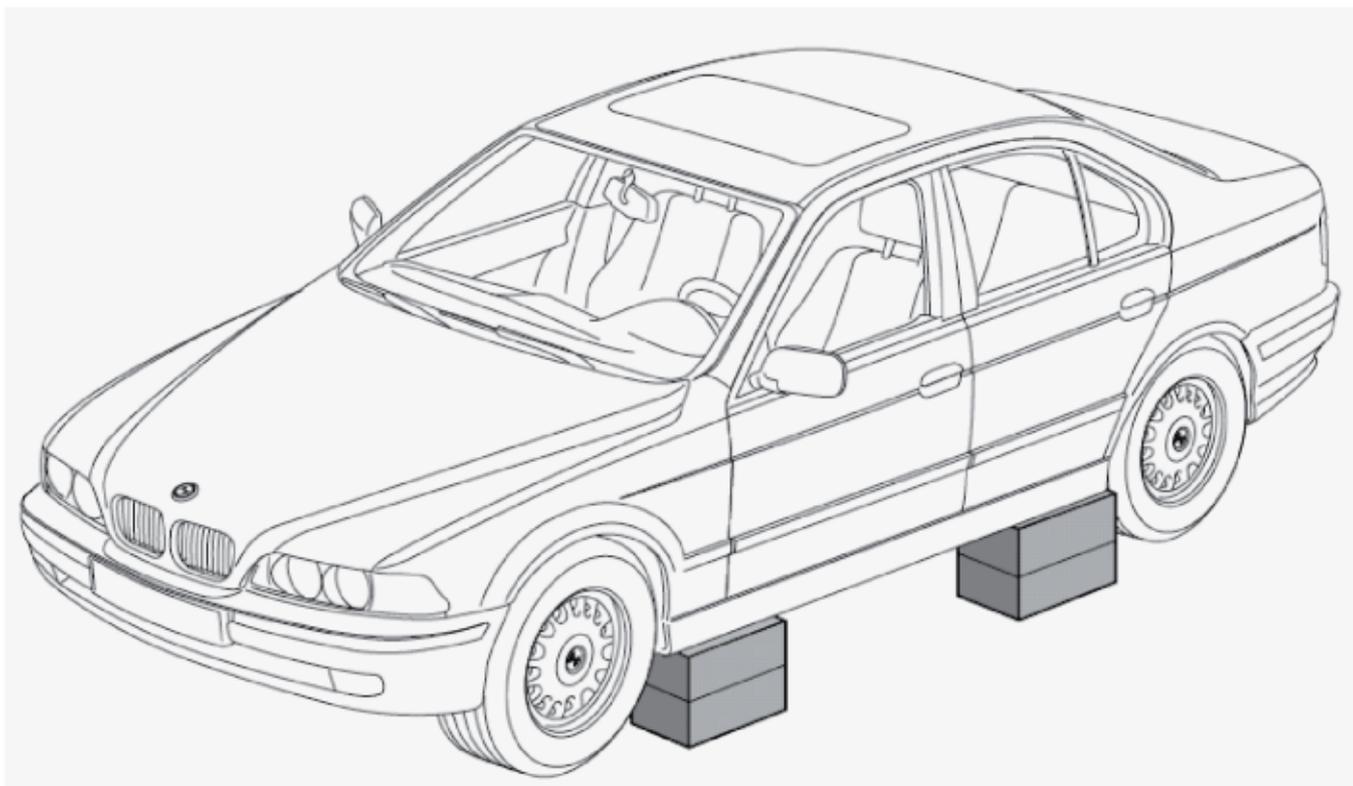
.

Uso di dispositivi radioricetrasmittenti

L'uso di dispositivi radioricetrasmittenti nelle vicinanze di sistemi di ritenzione non intervenuti è innocuo.

Indicazione sull'uso di apparecchiature di soccorso

.

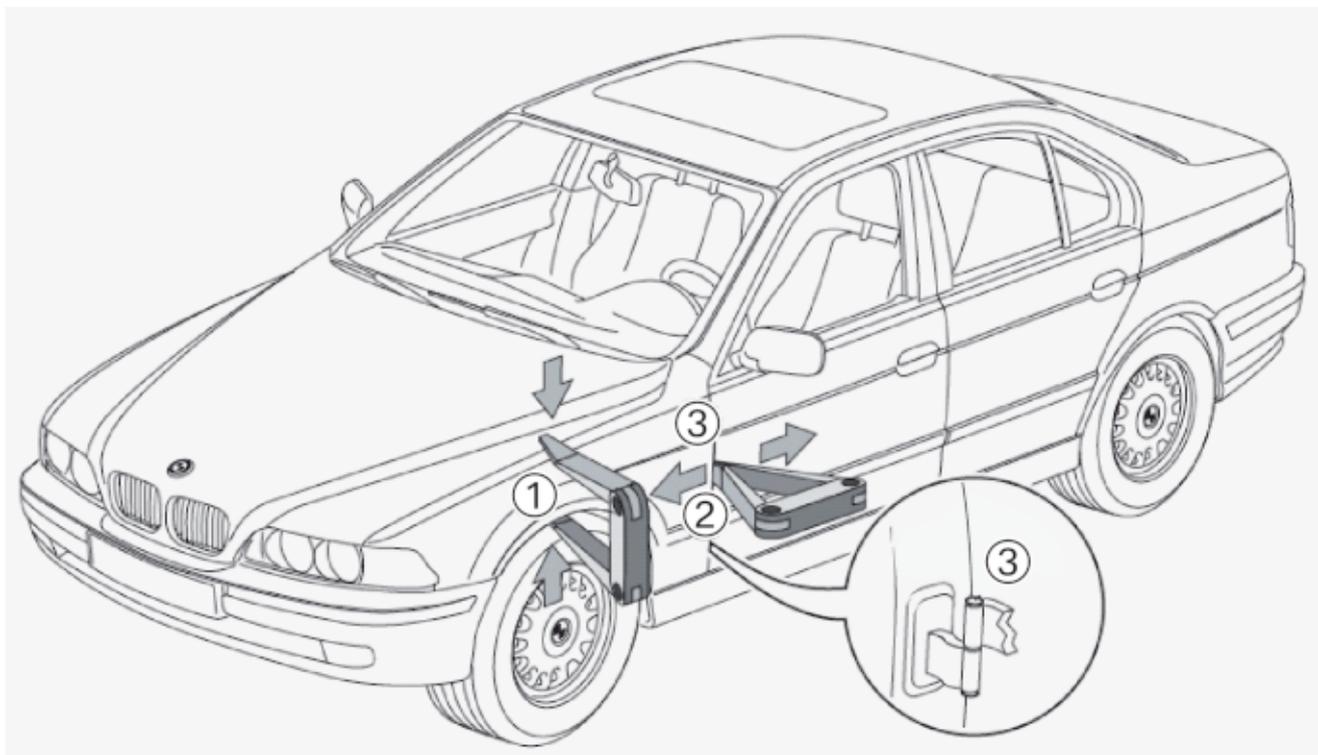
Sottopuntellatura di veicoli

Esempio: Sottopuntellatura di veicoli

I veicoli possono essere puntellati sotto l'intera lunghezza del sottoporta. La posizione precisa ed il numero dei punti di puntellatura devono essere definiti a seconda dell'impiego.

In caso ideale, vanno usati i punti di appoggio per il martinetto.

.

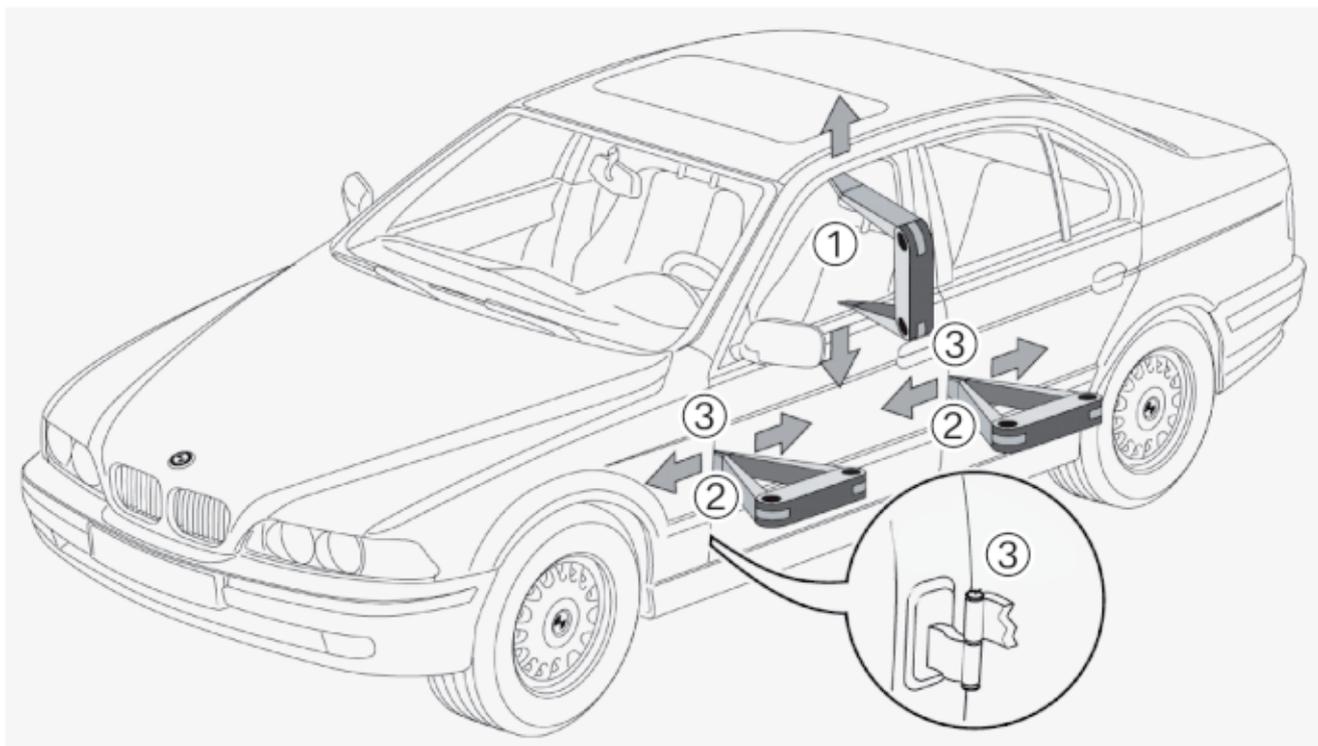
Apertura delle porte del veicolo

Variante 1

Punti di appoggio per l'apertura delle porte sul montante A

1. Con il divaricatore idraulico d'emergenza, premere insieme la fiancata anteriore. Così facendo si ottiene una fessura maggiore fra la fiancata anteriore e la porta anteriore.
2. Con il divaricatore di emergenza aumentare la fessure all'altezza delle cerniere.
   La posizione esatta delle cerniere della relativa vettura è indicata nelle schede di soccorso,
3. Con la cesoia idraulica tagliare le cerniere ed aprire la porta. Alternativamente è possibile far saltare e aprire le cerniere o il perno con il divaricatore pneumatico.

.

Apertura delle porte del veicolo

Variante 2

Punti di appoggio per l'apertura delle porte sul montante A o sul montante centrale

1. Con il divaricatore idraulico, premere in fuori il finestrino. Così facendo si viene a creare un maggiore spazio vuoto fra la porta anteriore e il montante centrale opp. fra la fiancata e la porta anteriore.
2. Con il divaricatore di emergenza aumentare la fessure all'altezza delle cerniere.
   La posizione esatta delle cerniere della relativa vettura è indicata nelle schede di soccorso,
3. Aprire la porta sul lato delle cerniere o della serratura (sul lato della serratura nelle vetture senza protezione laterale anticollisione orizzontale).
   La posizione esatta delle cerniere, delle serrature e della protezione laterale anticollisione è indicata nelle schede di soccorso,

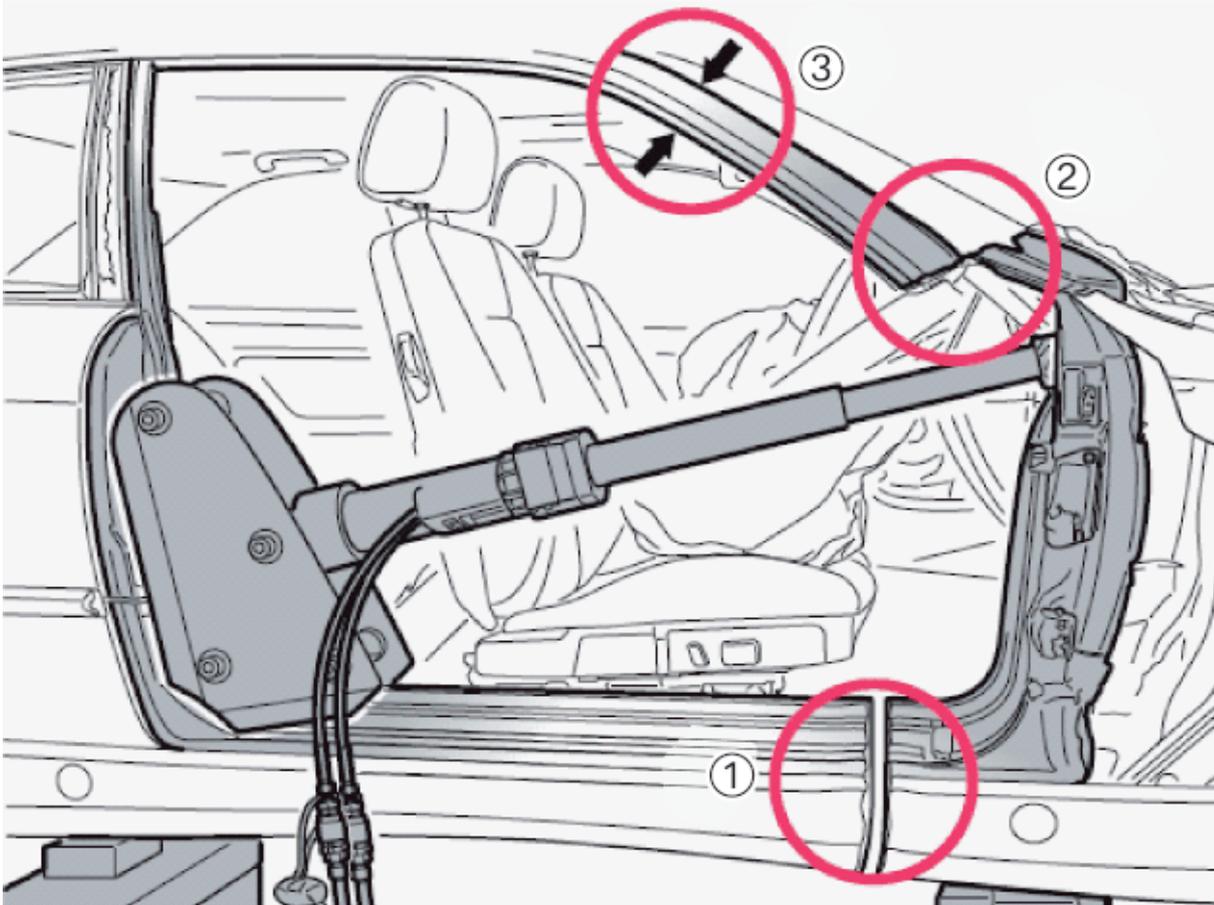
.

Premere via la plancia portastrumenti

Per premere via la plancia portastrumenti esistono differenti varianti.
La variante da utilizzare dipende anche dai seguenti fattori:

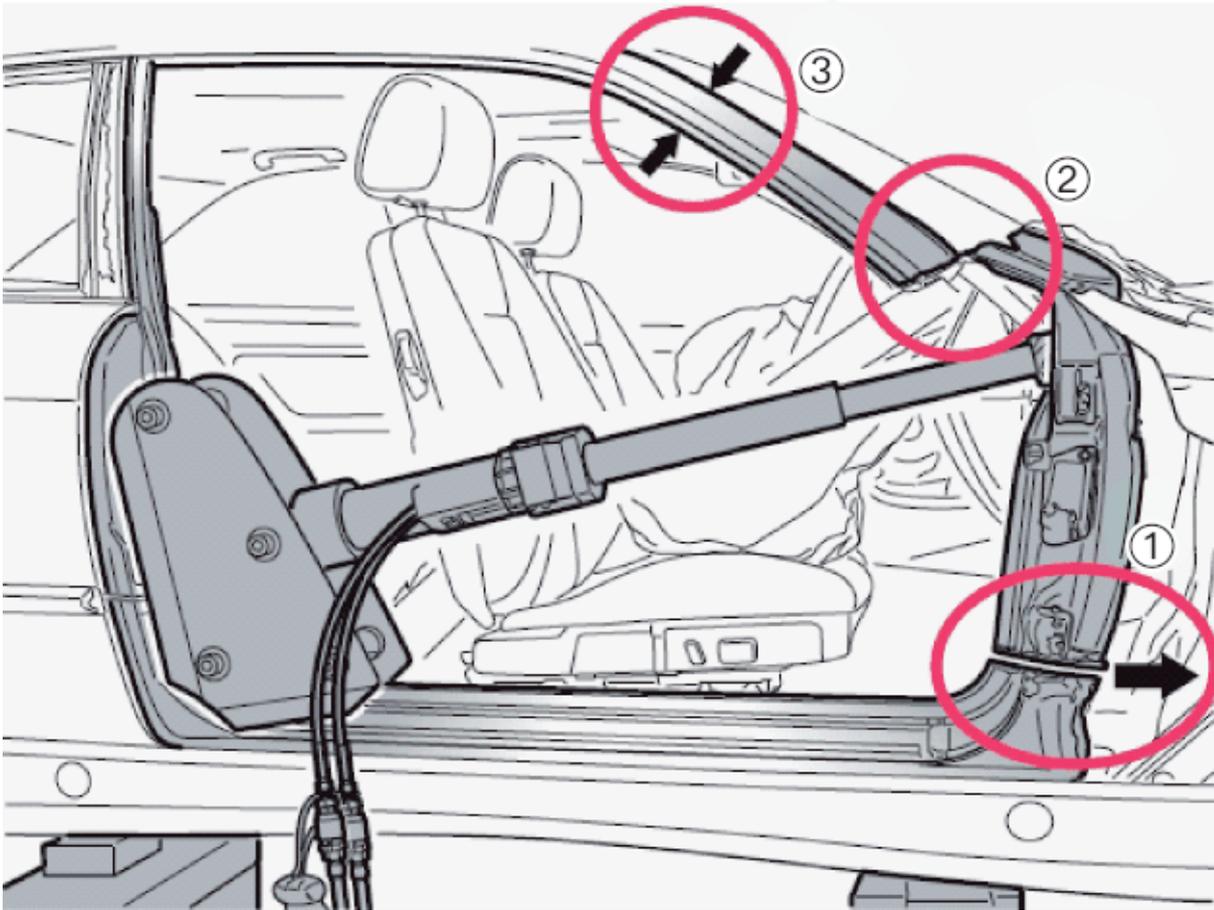
- Meccanismo dell'incidente
- Presenza di una traversa per cruscotto

.

Variante 1

Attenzione!	Pericolo d'infortunio! L'apparecchio di soccorso può scivolare via.

1. Proteggere da piegatura e schiacciamento il fondo della vettura con il materiale del sottoscocca.
2. Eseguire la gestione del vetro (fra l'altro il parabrezza anteriore nella zona **2** oppure **3** orizzontale).
3. Tranciare la porta in corrispondenza delle cerniere con la cesoia idraulica.
4. Con la cesoia idraulica, tagliare il sottoporta **1** dai passeggeri verso il terreno.
5. Tranciare con la cesoia idraulica entrambi i montanti A nella zona inferiore **2** oppure nella zona superiore **3** .
6. Appoggiare come visualizzato delle staffe di sostegno al montante centrale.
   Avvertenza:
   Inserire le staffe di sostegno in senso orizzontale, se il cilindro di soccorso è troppo corto.
7. Appoggiare il cilindro di soccorso possibilmente fra il supporto centrale e la plancia portastrumenti.
8. Premere via la costruzione anteriore.

.

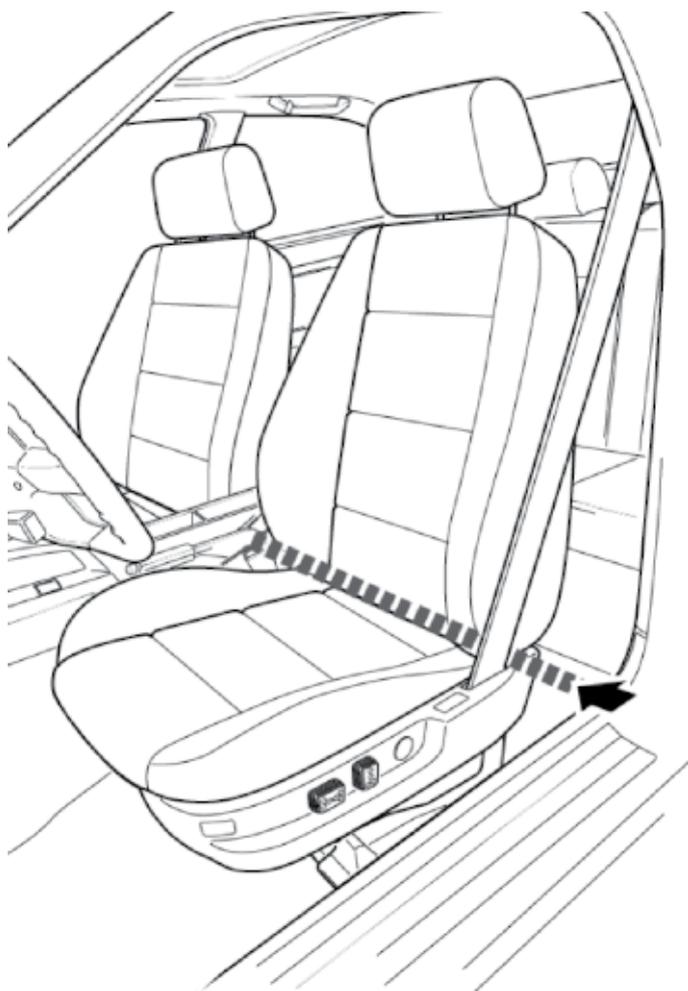
Premere via la plancia portastrumenti variante 2

 Attenzione!	Pericolo d'infortunio! L'apparecchio di soccorso può scivolare via.

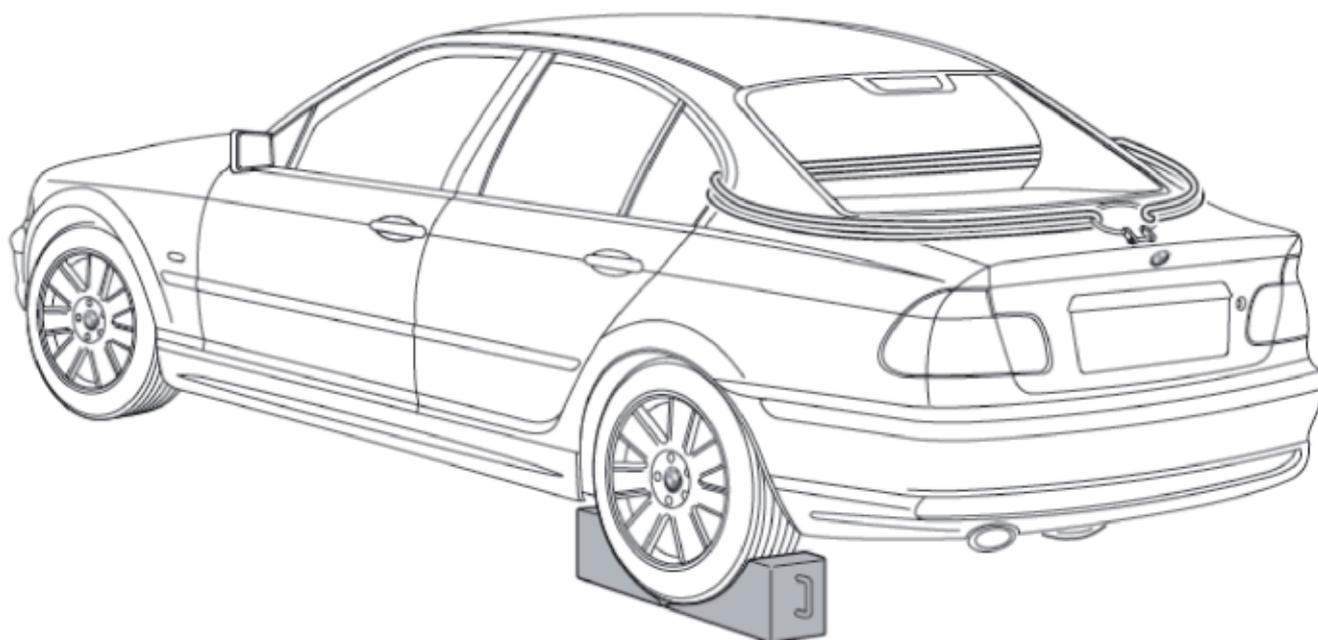
1. Proteggere da piegatura e schiacciamento il fondo della vettura con il materiale del sottoscocca.
2. Eseguire la gestione del vetro (fra l'altro il parabrezza anteriore nella zona **2** oppure **3** orizzontale).
3. Rimuovere le porte (anteriori) sui due lati del veicolo.
4. Con la cesoia idraulica, tagliare entrambi i sottoporta **1** dai passeggeri verso la costruzione anteriore. Per ottenere l'effetto desiderato, può essere necessario far continuare il taglio sino al passaruota anteriore ("tecnica a roditore").
5. Tranciare con la cesoia idraulica entrambi i montanti A nella zona inferiore **2** oppure nella zona superiore **3** .
6. Appoggiare come visualizzato delle staffe di sostegno al montante centrale.

   Avvertenza:

   Inserire le staffe di sostegno in senso orizzontale, se il cilindro di soccorso è troppo corto.
7. Appoggiare il cilindro di soccorso possibilmente fra il supporto centrale e la plancia portastrumenti.
8. Premere via la costruzione anteriore.

.

Regolazione elettrica dei sedili

Poiché in caso di regolazione elettrica dei sedili, una volta scollegata la batteria i sedili non possono più essere spostati, si raccomanda in qualche caso di eseguire il taglio nella zona contrassegnata.

Fissaggio di vetture

Esempio: possibilità di fissaggio

cuneo d'appoggio

Cuneo d'appoggio sotto il lato in cui la vettura verrà sollevata, davanti e dietro alla ruota dell'assale posteriore.

In caso ideale, vanno usati i punti di appoggio per il martinetto.

Cappio senza fine

Fare passare il cappio senza fine verso l'indietro o verso l'avanti e fissarlo ad un idoneo controsupporto.

Assale anteriore e posteriore

Per fissare la vettura, unire sempre più componenti degli assi (supporto asse, braccio trasversale, albero d'ingresso).

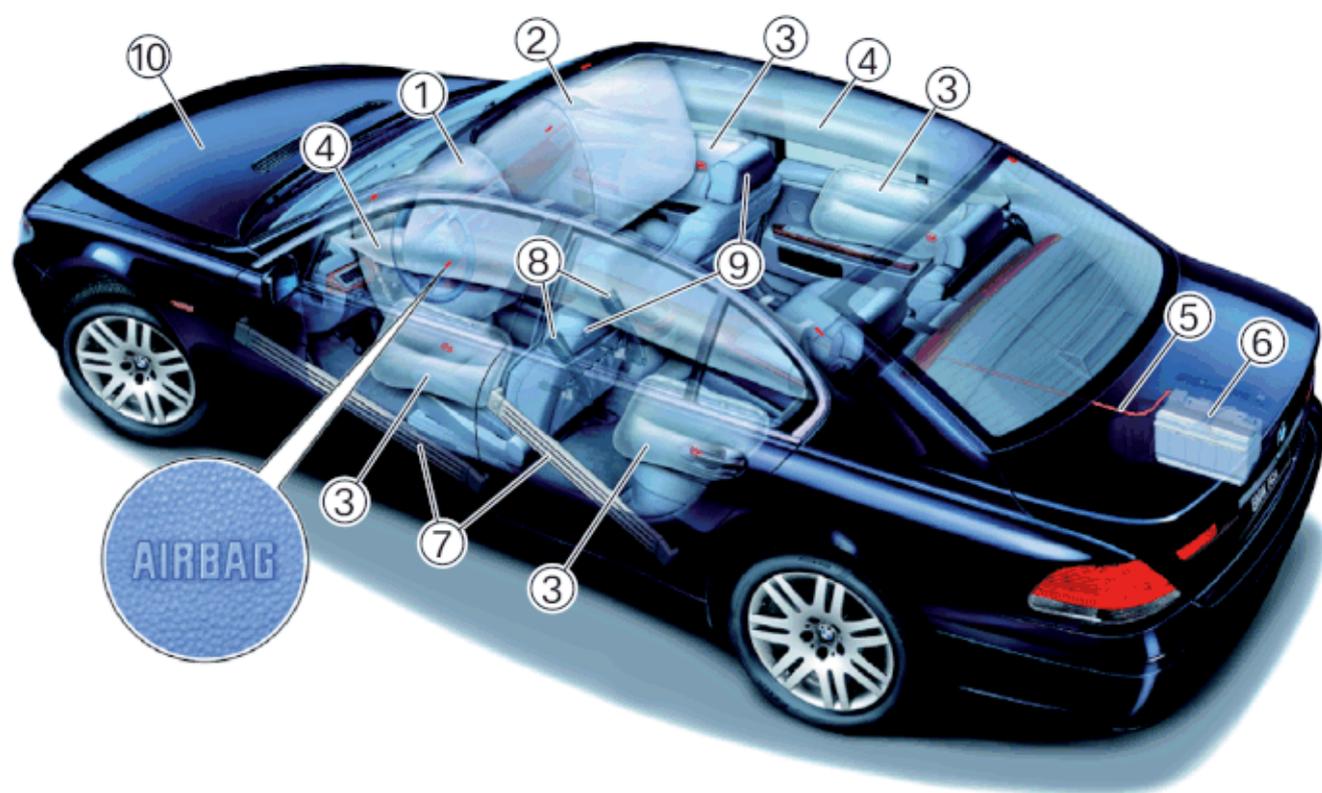
Occhiello di traino

Attenzione!	L'occhiello di traino non deve essere usato per il recupero o per il fissaggio della vettura!

.

Concetti e sistemi di sicurezza

.

Schema generale dei sistemi di ritenzione e di sicurezza

1 Airbag guidatore	**6** Batteria
2 Airbag passeggero	**7** Protezione laterale anticollisione
3 Airbag laterale	**8** Pretensionatore
4 Airbag per la testa	**9** Poggiatesta attivo
5 Cavo positivo della batteria	**10** Cofano anteriore attivo

Identificazione dei sistemi di sicurezza

Sistema airbag

Airbag guidatore

Scritta SRS, SRS-Airbag o AIRBAG sul volante (piastra d'impatto del volante)

Airbag passeggero anteriore

Scritta SRS, SRS-Airbag o AIRBAG sulla plancia portastrumenti (lato passeggero)

Airbag laterale

- Airbag laterale nel telaio interno della porta (quasi tutti i modelli BMW):
  Scritta SRS, SRS-Airbag o AIRBAG sul rivestimento della porta (anteriore e posteriore) nella zona della serratura della porta
- Airbag laterale nei sedili anteriori (tutti i modelli MINI e alcuni modelli BMW):
  Scritta AIRBAG sul lato esterno dello schienale del sedile del guidatore e del passeggero

Airbag per la testa

Scritta SRS, SRS-Airbag o AIRBAG sul rivestimento del montante A e del montante centrale

Airbag per le ginocchia

Scritta AIRBAG sullo sportello del vano portaoggetti (a destra in alto) oppure sul rivestimento del piantone dello sterzo (a sinistra in alto)

.

Pretensionatore

Nessuna identificazione

Nelle vetture vengono montate quattro varianti di sistemi per la riduzione della cosiddetta assenza di ritenzione:

- Pretensionatore meccanico
- Pretensionatore pirotecnico
- Pretensionatore automatico pirotecnico / Pretensionatore a finecorsa
- Sistema cinture integrate nel sedile SGS

.

Poggiatesta attivi

Nessuna identificazione

I poggiatesta attivi sono integrati nel sedile del guidatore e del passeggero.

I poggiatesta attivi non intervenuti non devono essere sottoposti a particolare trattamento.

.

Sistema protettivo antiribaltamento

- Serie 3 (E36): Nessuna identificazione
- Serie 3 (E46): identificazione "sistema protettivo antiribaltamento" sul lato superiore del poggiatesta dei sedili posteriori
- Serie 1 (E88), Serie 3 (E93), Serie 6 (E64): Identificazione "sistema protettivo antiribaltamento"
  Il sistema protettivo antiribaltamento è montato esclusivamente nei modelli cabrio della serie 1 (E88), della serie 3 (E36, E46, E93) Cabrio e della serie 6 (E64).
  I rollbar non intervenuti non devono essere sottoposti a particolare trattamento.

.

Cofano anteriore attivo

Nessuna identificazione

Montaggio in base alla serie e alla versione del paese.

I cofani anteriori non attivati non devono essere sottoposti ad un particolare trattamento.

.

Sistema dei seggiolini per bambini

Gli airbag guidatore e passeggero possono essere disattivati in caso di utilizzo di sistemi dei seggiolini per bambini. In questo caso nella vicinanza dei relativi airbag sono applicati degli adesivi.

Airbag - Informazione tecnica

Impiego

A causa di legislazioni differenti in Europa ed in USA, in vetture BMW vengono montate differenti varianti di airbag.

Airbag anteriore per guidatore I

Grande cuscino d'aria in esecuzione di serie (i volumi della versione USA ed Europa sono differenti a causa delle differenti legislazioni)

Airbag anteriore per guidatore II

Piccolo cuscino d'aria (airbag compatto; Eurobag) nella versione con volante sportivo

Airbag anteriore per passeggero

Cuscino d'aria, sotto la plancia portastrumenti sul lato passeggero

Airbag laterale

Piccolo cuscino d'aria, sul telaio interno della porta (porte anteriori e posteriori) oppure nei lato esterni dei sedili anteriori

Airbag per la testa ITS

Tubi d'aria, dall'estremità inferiore del montante A lungo la struttura interna del tetto sino appena prima del montante centrale

Airbag per la testa AITS

Airbag per la testa passante dal montante A sino al montante posteriore; estensione dell'airbag per la testa ITS tramite una vela fra airbag ITS e telaio del tetto

Airbag a cortina

Airbag per la testa passante dal montante A sino al montante posteriore; zona di copertura estesa per i cristalli laterali anteriori e posteriori

Airbag per la testa posteriore

Piccolo cuscino d'aria nel telaio del tetto al di sopra del montante posteriore

Airbag per le ginocchia

Piccolo cuscino d'aria dietro allo sportello del cassetto portaoggetti o dietro al rivestimento del piantone dello sterzo (disponibile solo nella versione US)

Airbag guidatore

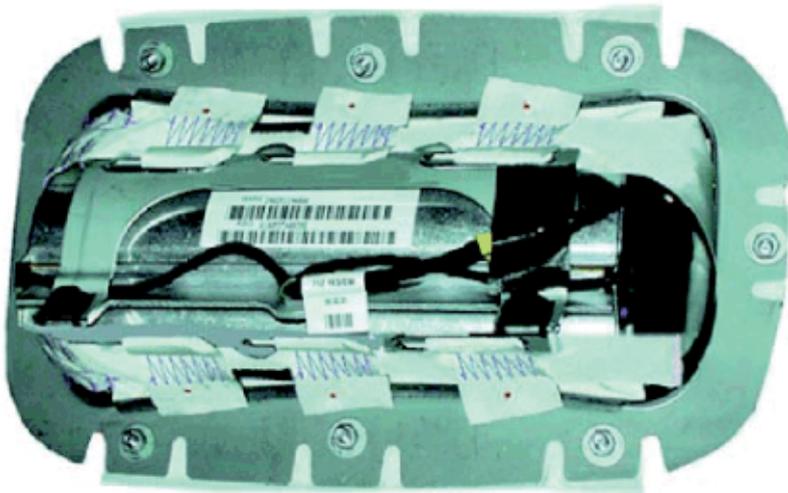
Airbag guidatore aperto

L'airbag guidatore si trova nel piatto d'impatto del volante.

L'accelerazione viene acquisita da un sensore e valutata. Se la soglia per l'attivazione viene superata, la centralina dell'airbag o il relativo satellite (= sensore intelligente) trasmette una tensione di accensione alla carica esplosiva, che fa poi intervenire l'airbag.

Il gas generato dall'accensione fuoriesce nel sacco d'aria, che si dispiega completamente.

.

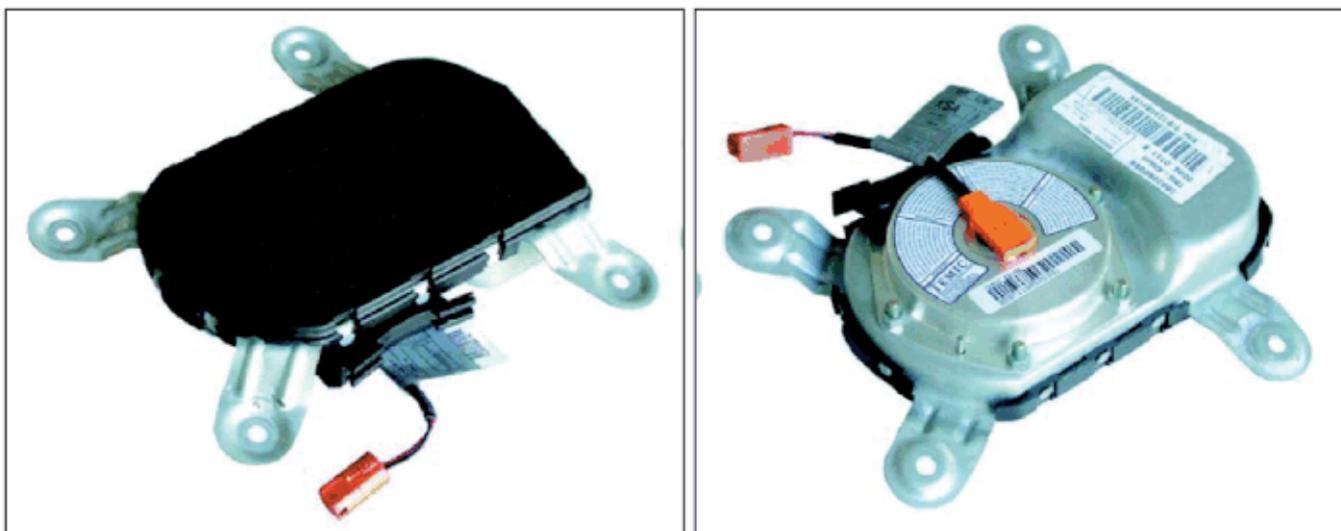
Airbag passeggero anteriore

Airbag passeggero non attivato

L'airbag passeggero si trova nella plancia portastrumenti al di sopra del cassetto portaoggetti sul lato passeggero.

Per evitare un'inutile attivazione dell'airbag passeggero in caso di incidente nel caso che il sedile del passeggero sia vuoto, da anni è montato in dispositivo di rilevamento occupazione sedile.

Attraverso i sensori nel sedile del passeggero e la valutazione dei dati nella centralina dell'airbag o nei satelliti (= sensore intelligente) a partire da un peso di 12 kg il sedile passeggero viene riconosciuto come occupato ed il sistema viene attivato.

.

Airbag laterale

Airbag laterale non intervenuto

Gli airbag laterali si trovano, nella maggior parte dei modelli BMW, dietro al rivestimento laterale nella porta. In alcuni modelli BMW come anche in tutti i modelli MINI gli airbag laterali si trovano lateralmente nello schienale del sedile del guidatore e del passeggero.

In caso di urto laterale l'accelerazione trasversale viene rilevata da appositi sensori.

Se la soglia per l'attivazione viene superata, la centralina dell'airbag o i relativi satelliti (= sensori intelligenti) accendono gli airbag laterali e, se presenti, anche l'airbag per la testa.

.

Airbag per la testa ITS

ITS non azionato (nella zona del tetto) e azionato

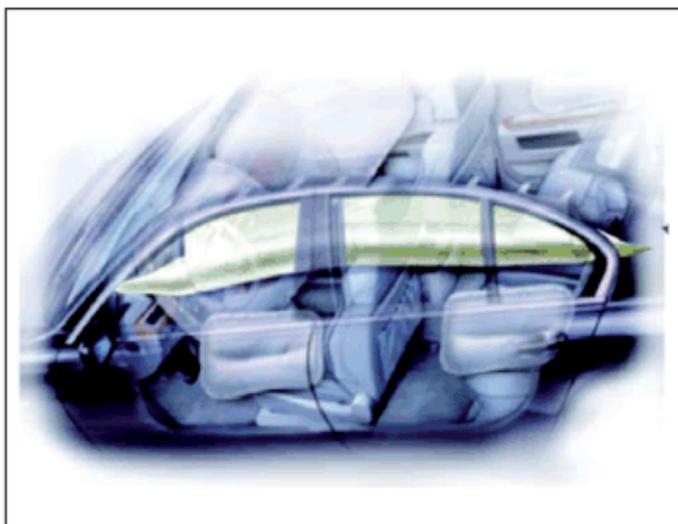
A differenza degli altri airbag, l'airbag per la testa ITS è un sistema tubolare che è fissato alla carrozzeria con dei nastri a cinghia.

In caso di accensione del generatore il diametro dell'airbag per la testa aumenta e riduce la sua lunghezza complessiva. Tramite questa procedura l'airbag per la testa si tende fra l'estremità inferiore del montante A e il fissaggio posteriore sul telaio del tetto.

A differenza degli airbag anteriori e laterali, che dopo il gonfiaggio ricadono relativamente presto in sé stessi, l'airbag per la testa mantiene il volume di gas e offre così protezione anche in caso di capovolgimento della vettura o incidenti secondari o derivati.

L'airbag per la testa può essere tagliato o tranciato (senza pericolo) in corrispondenza dei nastri a cinghia.

.

Airbag per la testa AITS

AITS per passeggeri anteriori e posteriori (azionato)

L'airbag per la testa ITS è un sistema di protezione per la testa come l'ITS. Il suo vantaggio è in particolar modo la protezione superficiale simile ad una tendina.

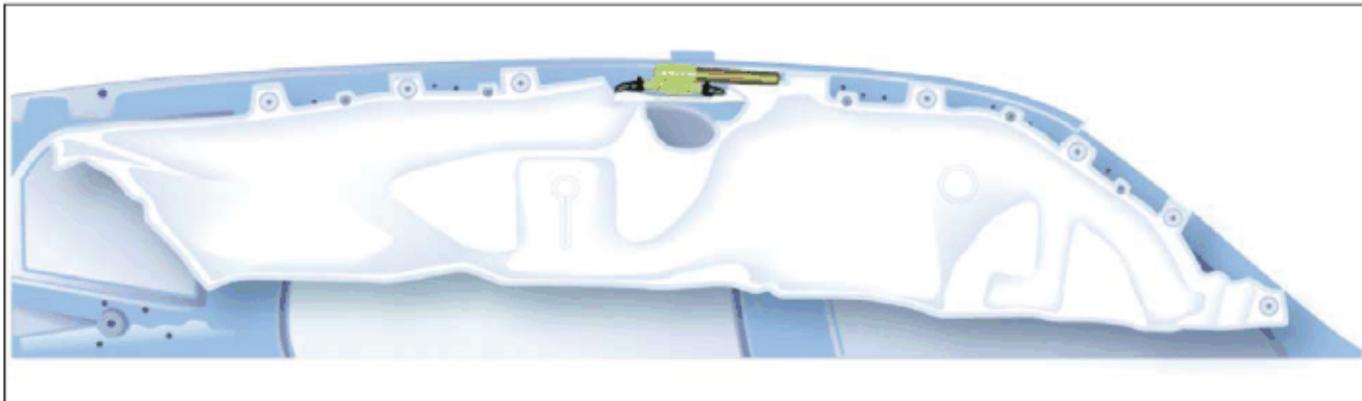
Tramite un AITS viene evitato che la testa o gli arti possa pendere fuori. In tal modo si riducono i colpi di frusta e lesioni alla testa.

Caratteristiche del sistema:

- Zona di copertura estesa per i cristalli laterali anteriori e posteriori
- Protezione contro schegge di vetro e la penetrazione di oggetti

- Zona di copertura ottimizzata anche per passeggeri di grande statura

.

Airbag a cortina

Airbag a cortina attivati

L'airbag a cortina va dal montante A al montante centrale e copre l'intera zona laterale. Esso si dispiega fra i passeggeri, il cristallo laterale e i rivestimenti dei montanti.

Caratteristiche del sistema:

- Zona di copertura estesa per i cristalli laterali anteriori e posteriori
- Protezione contro schegge di vetro e la penetrazione di oggetti
- Zona di copertura ottimizzata anche per passeggeri di grande statura

L'airbag a cortina è ripiegato e inserito nella zona del telaio del tetto. Esso è composto dal generatore di gas, dalle due lance di gas e dalla tendina (Curtain).

In caso di impatto laterale il generatore viene innescato. Il gas generato fluisce attraverso le due lance del gas nella tendina. Il riempimento contemporaneo delle tendine anteriori e posteriori si ottiene un riempimento più omogeneo.

Grazie al fissaggio dell'airbag a cortina al montante A e al montante centrale l'airbag per la testa viene portato in posizione. L'airbag a tendina si tende fra il cristallo laterale, il rivestimento dei montanti e i passeggeri.

Grazie al sistema chiuso, la resistenza strutturale e la stabilità rimane invariata per alcuni secondi.

.

Airbag per le ginocchia

Airbag per le ginocchia lato guidatore (superiore) e lato passeggero (sotto).

In caso di un impatto con guidatore o con passeggero non allacciati, l'airbag per le ginocchia permette di poggiare le ginocchia.

In tale maniera viene iniziata un'inclinazione controllata in avanti del torace, che viene intercettato dal proprio airbag.

L'airbag per le ginocchia del lato passeggero si trova nello sportello del cassetto portaoggetti dietro ad un coperchio.

.

Sequenza di accensione

L'attivazione degli airbag avviene tramite la centralina dell'airbag o i relativi satelliti (= sensore intelligente).

I sensori integrati attivano i sistemi necessari al superamento della soglia di attivazione. Nel generatore del gas viene bruciato un carburante solido acido di sodio o nitrocellulosa generando gas d'azoto. In quantità minime si formano anche monossido di carbonio e ossidi di azoto. Questo gas fluisce poi nel sacco d'aria e lo dispiega. Al dispiegarsi del sacco d'aria la copertura si strappa (piatto d'impatto dell'airbag guidatore, copertura dell'airbag passeggero, rivestimento degli airbag laterali e di testa) in corrispondenza dei punti di rottura nominali.

I depositi presenti nell'abitacolo provengono dal talco usato per l'airbag e non rappresentano alcun pericolo.

.

Meccanismi di sicurezza

L'attivazione dei sistemi di ritenzione e di sicurezza avviene attraverso dei sensori di accelerazione elettronici e meccanici. Per l'attivazione degli airbag sono sempre presenti due sensori tra di loro indipendenti.

.

Sensori di accelerazione elettronici

Airbag per conducente e passeggero, airbag per la testa e airbag laterale, pretensionatore e morsetto per la batteria di sicurezza.

.

Sensore meccanico di accelerazione (Saving-Sensor)

L'airbag guidatore e passeggero vengono azionati in abbinamento ai sensori di accelerazione meccanici.

.

Sensore d'urto laterale elettronico

Gli airbag laterali e per la testa vengono azionati in abbinamento ai sensori di accelerazione elettronici.

.

Centralina dell'airbag

La centralina dell'airbag è l'unità centrale dell'intero sistema di ritenzione e di sicurezza e si prende carico dei seguenti compiti:

- Riconoscimento crash
- Determinazione del punto di innesco per airbag, pretensionatori e morsetto della batteria di sicurezza
- Innesco degli airbag, pretensionatori e morsetto di sicurezza della batteria
- Autodiagnosi
- Indicazione di difetto e memoria difetto diagnosticabile
- Riconoscimento occupazione del sedile e del peso del sedile passeggero

.

Satelliti

I satelliti sono composti da una centralina con sensorica integrata per il comando di attuatori (airbag, pretensionatori ecc.). I satelliti sono in grado di prendere decisioni intelligenti per un innesco selettivo e più rapido degli attuatori. Le funzioni non necessarie non vengono attivate.

Nei modelli della serie 7 (E65/66) viene montato il sistema intelligente di sicurezza e di integrazione (ISIS) e a partire dai modelli della serie 5 (E60/E61), della serie 6 (E63/E64), Z4 (E85) il sistema per la sicurezza passiva (Advanced Safety Electronic, ASE) con satelliti.

.

Pretensionatore - Informazioni tecniche

Nelle vetture vengono impiegati quattro differenti sistemi di pretensionamento:

- Pretensionatore meccanico
- Pretensionatore pirotecnico
- Pretensionatore automatico pirotecnico / Pretensionatore a finecorsa
- Sistema cinture integrate nel sedile SGS

Tutti i sistemi hanno lo stesso scopo, quello di ridurre la cosiddetta assenza di ritenzione, che dopo un incidente rappresenta una sollecitazione biomeccanica del corpo umano.

.

Pretensionatore meccanico

In pretensionatori meccanici un sensore meccanico riconosce l'impatto e aziona, tramite un meccanismo d'innesto, l'erogazione dell'energia di pretensionamento. Attraverso un elemento di trasmissione della forza, la fibbia della cintura viene tirata trasversalmente in giù tensionando così il nastro della cintura sul corpo dei passeggeri. Alla successiva applicazione della forza di ritenuta della cintura, un sistema di bloccaggio fissa la fibbia della cintura in qualsiasi posizione tesa. Il passeggero è così collegato meglio alla vettura.

In caso di impatto frontale, il sensore meccanico di impatto attiva il sistema. Una molla pretensionata tira indietro la fibbia della cintura. Le spalle e la cintura addominale vengono tesi.

.

Pretensionatore pirotecnico

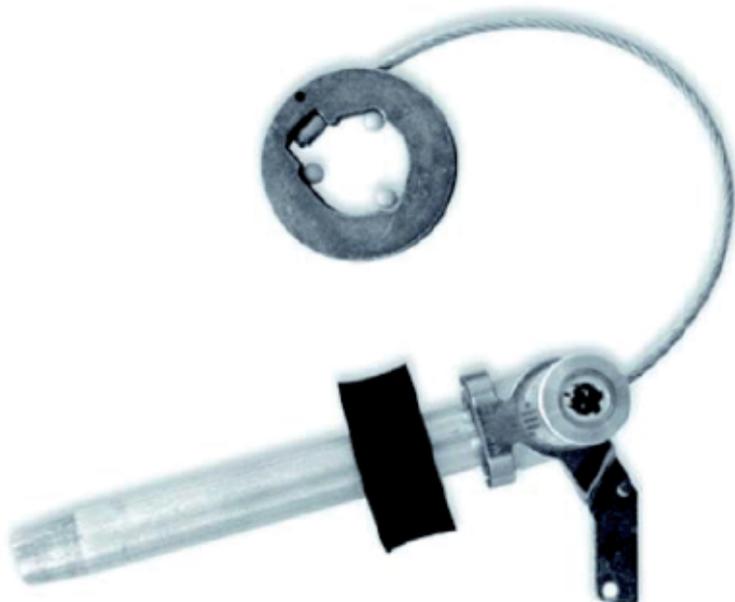
Il pretensionatore pirotecnico è lo sviluppo del pretensionatore meccanico, per ridurre ancora più velocemente l'assenza di ritenzione.

I pretensionatori pirotecnici vengono innescati dalla centralina dell'airbag o dai satelliti dei sedili, un'unità pirotecnica che fa sì che la cintura di sicurezza venga ben tesa.

.

Tensionatore pirotecnico/Tensionatore con battuta di arresto

Tensionatore pirotecnico

.

Tensionatore con battuta di arresto pirotecnico

Nel caso del tensionatore automatico pirotecnico la riduzione dell'assenza di ritenzione avviene tramite l'attrito nei rinvii delle cinture soprattutto nella zona delle spalle.

Tramite dei sensori e dell'elettronica di controllo viene innescata un'unità pirotecnica che tramite un cavo avvolto mette in rotazione l'albero del dispositivo automatico.

Per eliminare l'effetto pellicola un dispositivo di bloccaggio tiene fermo il nastro della cintura in caso di avanzamento dei passeggeri.

I tensionatori con battuta di arresto pirotecnici possono attualmente venire montati solamente sui sedili esterni posteriori.

A causa delle spazialità ridotte sotto al sedile posteriore una soluzione come il tendicinghia anteriore non è possibile. Per tale motivo, la rimozione dell'assenza di ritenzione avviene tirando il nastro della cintura contro la battuta d'arresto della cintura. Il meccanismo di avvolgimento forma il punto di fissaggio superiore, il tensionatore con battuta d'arresto invece quello inferiore.

I tensionatori con battuta d'arresto vengono innescati dai satelliti dei sedili o dal modulo sedile, un'unità pirotecnica fa sì che la cintura di sicurezza venga ben tesa.

.

Sistema cinture integrate nel sedile SGS

Nel caso del sistema cintura integrato nel sedile SGS tutti gli elementi della cintura inclusi i punti di rinvio sono inseriti nei sedili. In caso di impatto, in vetture senza montante centrale tutte le forze vengono deviate nel gruppo pianale.

Inoltre il poggiatesta e il punto di rinvio superiore della cintura si regolano automaticamente in funzione della regolazione longitudinale del sedile.

Un pretensionatore cintura superiore montato direttamente all'uscita superiore della cintura limita in caso di impatto l'avanzamento dei passeggeri. L'intera disposizione riduce le lunghezze libere delle cinture di sicurezza ad un minimo.

Poiché tutti e tre i punti di fissaggio della cintura si spostano insieme alla regolazione del sedile, la geometria della cintura garantisce, indipendentemente dalla posizione a sede e dalla statura, un avvolgimento ottimale del corpo.

.

Poggiatesta attivo

I poggiatesta attivi sono integrati nel sedile del guidatore e del passeggero.

Funzionamento

In caso di tamponamento la testa si piega all'indietro, in quanto a causa dell'eccessiva distanza dal poggiatesta diventa la parte più inerte del corpo. Questo movimento di beccheggio può causare lesioni alle vertebre della nuca (colpo di frusta).

Per la riduzione della distanza fra la testa e il poggiatesta, il poggiatesta attivo in caso di impatto ruota in avanti in direzione della testa.

Grazie a due sensori di impatto supplementari o satelliti nella parte posteriore della vettura, i caso di tamponamento viene comandato il generatore di gas contenuto nello schienale. Lo stelo del pistone del generatore di gas va a muovere un elemento scorrevole. Questo elemento scorrevole muove il tubo portante a cui è fissato il poggiatesta verso l'avanti riducendo così la distanza fra la testa ed il poggiatesta.

A seconda della regolazione in altezza del poggiatesta si ottiene una corsa di regolazione compresa fra 40 e 60 mm.

.

Sistema protettivo antiribaltamento

Il sistema protettivo antiribaltamento è una funzione di sicurezza supplementare in alcuni modelli BMW Cabrio. In caso di ribaltamento o di altre situazioni che favoriscono un ribaltamento della vettura il sistema protettivo antiribaltamento fuoriesce, si incastra in accoppiamento di forma e favorisce così il mantenimento di uno spazio vitale sufficiente per i passeggeri.

Dapprima deve essere creato un accesso (apertura di assistenza) verso le persone (chiuse o bloccate nel veicolo). Come per tutte le altre misure, devono essere impiegati metodi delicati e idonei al trattamento dei pazienti.

.

Funzione BMW Serie 1 E88, Serie 3 E93, Serie 6 E64 e MINI Cabrio R57

Protezione antiribaltamento della serie 6 E64 in posizione normale e azionato (destra)

Due rollbar estraibili sono posizionati dietro ai due sedili posteriori in una struttura portante.

Il sistema protettivo antiribaltamento è un sistema separato e non ha alcun collegamento alla centralina dell'airbag.

Nei modelli della serie 3 (E93), oltre al rollbar destro nella struttura portante è integrata anche la centralina ROC (controller di protezione in caso di capottamento).

Nei modelli della serie 6 (E64) il sensore rollbar si trova in uno dei satelliti.

Durante il funzionamento normale, i rollbar sono inseriti nella struttura portante. I rollbar vengono pretensionati in direzione di fuoriuscita da una molla e vengono pretensionati da una molla e tenuti fermi dall'arresto sull'attuatore.

.

BMW Serie 3 E93 e MINI Cabrio R57

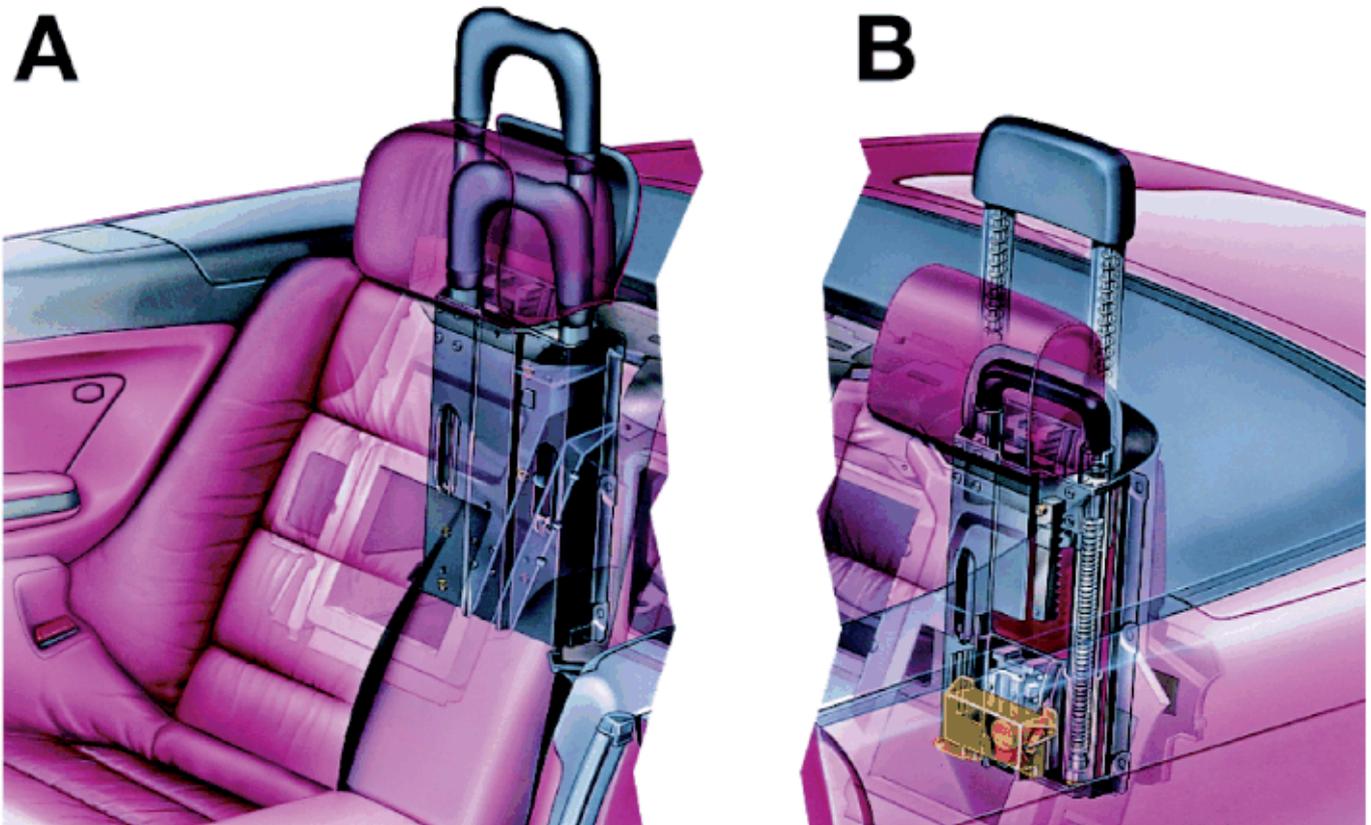
Se la centralina ROC riconosce l'imminenza di un capovolgimento, entrambi gli attuatori vengono attivati direttamente. I rollbar vengono fatti fuoriuscire per forza elastica e serrati nella posizione di finecorsa in maniera meccanica.

.

BMW Serie 6 E64

Se il sensore di capovolgimento nel satellite riconosce l'imminenza di un capovolgimento, i dati vengono trasmessi al modulo di sicurezza e gateway SGM attraverso un sistema bus a fibre ottiche. Contemporaneamente, attraverso un cavo di rame (cavo Arming) viene trasmesso all'SGM il segnale di abilitazione del sistema protettivo antiribaltamento. Esso comanda attraverso lo stadio finale entrambi gli attuatori. I rollbar vengono fatti fuoriuscire per forza elastica.

.

Funzione della serie 3 E36 e E46

Sistema protettivo antiribaltamento della serie 3 E46 (A) e E36 (B) Cabrio

Il sistema protettivo antiribaltamento è composto, nei modelli della serie 3 (E36), da due rollbar dietro ai poggiatesta dei sedili posteriori (visibili) e nei modelli della serie 3 (E46) da due rollbar nei poggiatesta dei sedili posteriori (montati in maniera non visibile).

Il sistema protettivo antiribaltamento è un sistema separato e non ha alcun collegamento alla centralina dell'airbag.

Il sensore rollbar è avvitato direttamente alla copertura di protezione dietro al sedile posteriore destro.

Il sensore rollbar è composto da:

- Un sensore a livella per il riconoscimento dell'inclinazione della vettura e della sua accelerazione trasversale e longitudinale
- Un sensore g (g = forza di gravità) per il riconoscimento della perdita di contatto dal fondo stradale
- Un'elettronica di elaborazione con autodiagnosi
- Due condensatori per mettere a disposizione l'energia di riserva necessaria per l'attivazione dei rollbar in caso di caduta della tensione della rete di bordo

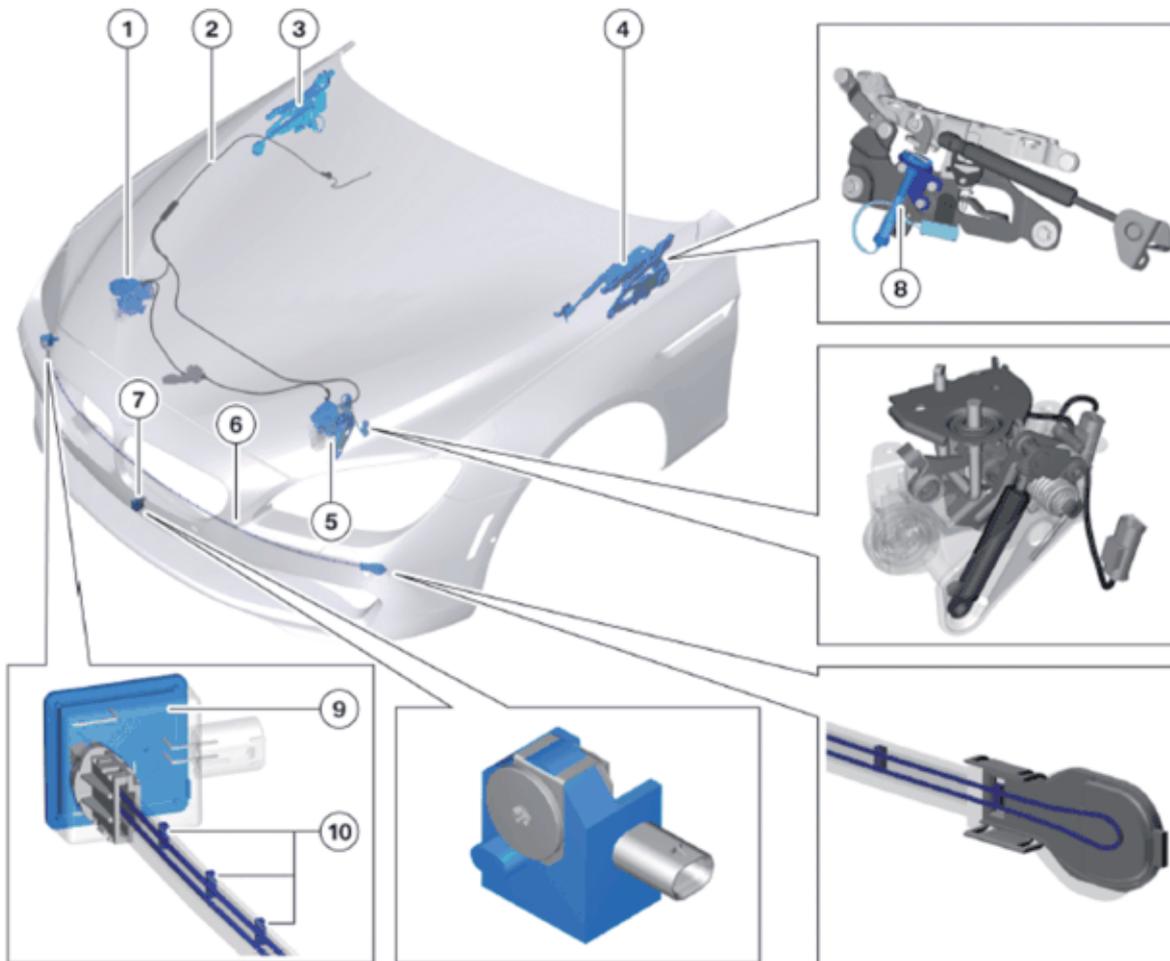
Al raggiungimento dei valori limite, il sensore rollbar integrato trasmette all'attuatore il comando di rilasciare i serraggi. Un elettromagnete aziona il bloccaggio e libera la rollbar dalla molla. I rollbar vengono fatti fuoriuscire e serrati nella posizione di finecorsa in maniera meccanica.

.

Cofano anteriore attivo

In caso di uno scontro con un pedone il cofano anteriore si solleva. Si viene in tal modo a creare una zona di deformazione, che protegge il pedone.

.

Funzionamento

1 Serratura del cofano anteriore destra (con attuatore)	6 Conduttore ottico
2 Cavo Bowden	7 Sensore centrale (accelerazione)
3 Cerniera del cofano anteriore destra (con attuatore)	8 Attuatore (sulla cerniera del cofano anteriore)
4 Cerniera del cofano anteriore sinistra (con attuatore)	9 Sensore (Conduttore ottico)
5 Serratura del cofano anteriore sinistra (con attuatore)	10 Struttura di disturbo

.

Tra il supporto del paraurti e l'elemento ammortizzante è integrato un conduttore ottico. Il conduttore ottico è collegato ad un sensore e viene ricondotto al sensore tramite un anello (un loop) sul lato della vettura opposto.

Tramite una forza che agisce sul conduttore ottico, questo viene modellato tra le strutture di disturbo. In questo modo la luce viene attenuata nel conduttore ottico. La forza agente è proporzionale all'attenuazione della luce. Attraverso la diversa attenuazione della luce in funzione della massa e della rigidità dell'oggetto dell'impatto si produce un segnale caratteristico.

Questo segnale viene misurato dal sensore e trasmesso tramite una linea dati al modulo di sicurezza collisioni ACSM. Il modulo di sicurezza collisioni ACSM individua a partire da questi dati e dai dati del sensore di accelerazione centrale nel paraurti se sono state raggiunte o superate le soglie per il riconoscimento di una collisione con un pedone e in tal caso decide di azionare gli attuatori sul cofano anteriore.

Gli attuatori sono attivati in modo pirotecnico e sollevano il cofano anteriore. Inoltre le molle a gas del cofano anteriore contribuiscono al sollevamento dello stesso.

Il cofano anteriore attivo viene azionato solo a velocità di circa 20-55 km/h. Per motivi di sicurezza in rari casi il sistema può anche attivarsi se l'impatto con un pedone non può essere escluso in modo certo, ad es.:

- in caso di urto contro un bidone o un paletto di delimitazione
- in caso di una collisione con animali
- in caso di un colpo causato da pietrisco
- se durante la marcia si urta una duna di neve.

Dopo l'azionamento del cofano anteriore attivo si visualizza nella strumentazione combinata e nel display informativo centrale un messaggio di Check-Control.

Dopo un'attivazione il cofano frontale non può essere riportato nella posizione di partenza. La protezione attiva dei pedoni è nuovamente disponibile solo dopo una sostituzione dei componenti. Nel caso in cui la protezione dei pedoni sia scattata, è possibile continuare la marcia con prudenza ad una velocità massima di 80 km/h.

.

Carrozzeria e materiali

Esecuzione della carrozzeria

Grazie ad acciai ad alta resistenza, maggiori spessori di parete e struttura multistrato la stabilità delle vetture viene ottimizzata aumentando così la sicurezza dei passeggeri.

Per poter tagliare la carrozzeria sono necessarie moderne cesoie ad alte prestazioni, dispositivi di tranciatura obsoleti possono non essere in grado di eseguire il compito.

Le cesoie ad alte prestazioni devono essere utilizzate da personale qualificato in maniera professionale ed appropriata.

Il punto ottimale di taglio della relativa vettura è indicata nelle schede di soccorso,

.

Materiali

I tipi e le percentuali dei relativi materiali sono differenti a seconda delle singole serie di modelli.

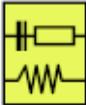
I rinforzi strutturali nei montanti A e B sono montati soprattutto nelle vetture cabrio, roadster e coupé. In queste vetture, infatti, i requisiti alla stabilità sono particolarmente alti.

.

Pressofusione di magnesio

La pressofusione di magnesio può essere impiegata nella zona del vano motore e sulla plancia degli strumenti.

.

vetri

 Attenzione!	Pericolo d'infortunio! Prima di rimuovere i cristalli dei finestrini i passeggeri devono essere fondamentalmente protetti da polvere e da schegge.

.

Vetro di sicurezza monostrato (ESG)

Il vetro di sicurezza monostrato è un vetro termicamente pretrattato che è in grado di resistere a forti sollecitazioni. In caso di eccessiva sollecitazione, esso si rompe in numerose schegge non particolarmente affilate.

Il vetro di sicurezza monostrato viene usato per cristalli laterali, lunotti e vetro per tettucci scorrevoli.

Avvertenza:

Durante lavori di soccorso direttamente sulla vettura, i vetri di sicurezza monostrato possono frantumarsi tutto di un colpo. A seconda della situazione di sinistro e dell'entità delle operazioni di soccorso si raccomanda di rimuovere dapprima i vetri di sicurezza monostrato. I vetri di sicurezza monostrato possono essere rimossi applicando un carico puntiforme p.e. usando un punteruolo o con un martelletto di emergenza. I vetri di sicurezza monostrato devono dapprima essere messi in sicurezza.

.

Vetro stratificato

Il vetro stratificato è composto da due lastre e da uno strato intermedio in pellicola. In caso di danneggiamento, le lastre rimangono praticamente intatte.

Il vetro stratificato viene usato per parabrezza ed ev. per i cristalli laterali. I parabrezza vengono incollati alla carrozzeria.

Avvertenza:

Poiché i vetri multistrato non possono saltare di colpo, essi devono essere rimossi solamente se ciò è necessario per i lavori di soccorso.

I vetri stratificati possono essere rimossi con speciali seghe per vetro o con tracciatori per lamiera.

.

Vetri di protezione speciale

Alcune vetture sono equipaggiate con vetri di protezione speciali. Essa è riconoscibile dall'esterno per il maggiore spessore.

I vetri di protezione speciali non possono essere tagliati con i soliti apparecchi di soccorso.

.

Gestione dell'impianto elettrico e della batteria

Batterie a 12 Volt

Hydrogen 7 E68: Osservare assolutamente le informazioni dettagliate, vedere la scheda di soccorso Limousine serie 7.

.

Indicazioni d'intervento

La procedura dovrebbe venire stabilita sulla base della valutazione diretta sul luogo di intervento.

Con l'uso di sistemi elettrici attivi come p.e. gli alzacristalli elettrici, la regolazione del sedile o la regolazione del piantone dello sterzo i lavori di soccorso possono venire notevolmente facilitati. La decisione di staccare la batteria spetta dunque al responsabile d'intervento locale.

Come conseguenza dell'incidente, in rari casi dei cavi danneggiati della vettura possono rappresentare, nonostante le misure di protezione attuate, una fonte di innesco e di accensione. Lo scollegamento delle batterie può ridurre notevolmente ridurre il rischio di incendio.

Il rischio estremamente ridotto di un innesco involontario del sistema di ritenzione (airbag, pretensionatori) può essere completamente escluso scollegando la batteria.

L'accensione deve essere disinserita.

.

Posizione delle batterie a 12 volt

La vettura può essere equipaggiata con una o con due batterie.

Le batterie a 12 Volt si trovano, a seconda della vettura, nel vano motore o nel bagagliaio.

Eccezione: nei modelli E34 e E32 la batteria a 12 Volt si trova nel vano motore oppure sotto il sedile posteriore.

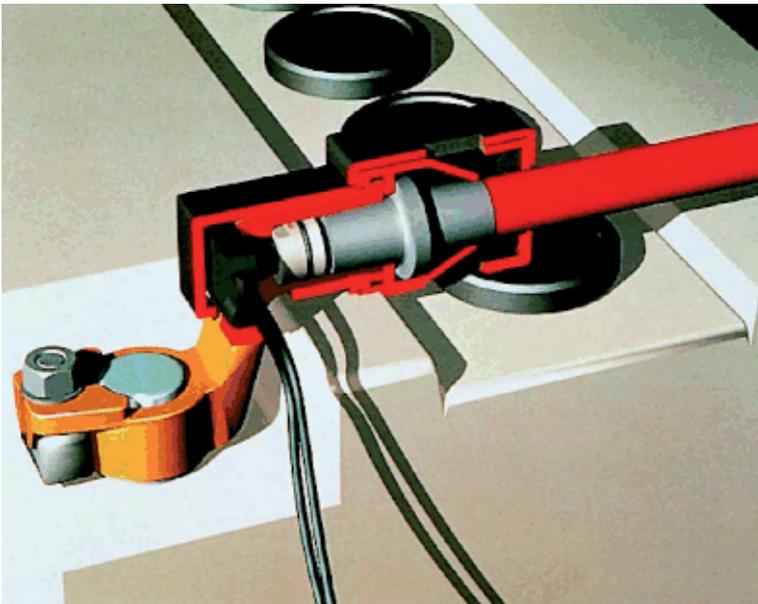
La posizione esatta delle batterie a 12 Volt della relativa vettura è indicata nelle schede di soccorso.

.

Posizione dei cavi positivi della batteria

Se la batteria a 12 Volt non si trova nel vano motore, il cavo rosso positivo della batteria scorre soprattutto lungo il sottoscocca della vettura in direzione del motore.

.

Morsetto della batteria di sicurezza

Il morsetto della batteria di sicurezza è montato sul polo positivo della batteria.

La carica esplosiva del morsetto della la batteria di sicurezza non deve essere schiacciato, tranciato né riscaldato!

Il morsetto della batteria di sicurezza separa solo il cavo positivo della batteria fra la batteria e lo starter/ l'alternatore!

.

Identificazione:

Nessuna identificazione

.

Funzionamento

Il morsetto della batteria di sicurezza è avvitato direttamente sul polo positivo della batteria.

Per minimizzare il pericolo di cortocircuito in caso di incidente, la rete di bordo in vetture BMW è suddivisa in due circuiti di corrente: la parte di alimentazione della rete di bordo e il circuito elettrico dello starter.

Se in caso di incidente i principali criteri sono soddisfatti, la centralina dell'airbag o uno dei satelliti trasmette il comando di innesco della carica propellente nel morsetto della batteria di sicurezza. Il volume di gas così generato spinge la spina del cavo dal supporto del morsetto della batteria e separa così il collegamento del cavo fra la batteria e lo starter/l'alternatore.

Le rimanenti utenze vengono alimentate con corrente attraverso un proprio collegamento con la batteria (alimentatore della rete di bordo).

L'intero processo di attivazione dura circa 3 ms.

.

Scollegare le batterie

Durante lo scollegamento delle batterie bisogna fare attenzione a quanto segue:

- Disinserire l'accensione.
- Scollegare dapprima il polo negativo, poi scollegare il polo positivo.
- In caso di equipaggiamento con due batterie scollegare **sempre** entrambe le batterie.
  .

Avvertenza: i pretensionatori meccanici non possono essere disattivati scollegando la batteria.

.

Attenzione: Se non è possibile togliere la corrente dalla vettura:

- Non sostare nella zona di dispiego dell'airbag non attivato e non appoggiarvi materiale, soprattutto se vengono usati strumenti di soccorso pesanti.
- Soccorrere i feriti possibilmente da lato.

.

batteria ad alto voltaggio

Le batterie ad alto voltaggio hanno una tensione di oltre 40 Volt.
Informazioni dettagliate per le relative vetture vengono descritte nelle schede di soccorso.

- Active Hybrid 7 F04, F01, vedere la scheda di soccorso Berlina serie 7
- Active Hybrid 5 F10, vedere la scheda di soccorso berlina serie 5
- Active Hybrid 3 F30, vedere la scheda di soccorso berlina serie 3
- X6 Active Hybrid E72, vedere la scheda di soccorso Sports Activity Vehicle X6.
- BMW Active E, E82, vedere la scheda di soccorso serie 1
- MINI E, vedere la scheda di soccorso MINI E.

.

Trasmissioni alternative

Vettura elettrica

Per informazioni dettagliate sulla MINI E, vedere la scheda di soccorso MINI E.

Per avere informazioni dettagliate relative a BMW Active E, vedere la scheda di soccorso serie 1.

Vetture Hybrid

Per avere informazioni dettagliate relative ad Active Hybrid 7 F04, F01, vedere la scheda di soccorso Berlina serie 7.

Per avere informazioni dettagliate relative ad Active Hybrid 5 F10, vedere la scheda di soccorso Berlina serie 5.

Per avere informazioni dettagliate relative ad Active Hybrid 3 F30, vedere la scheda di soccorso Berlina serie 3.

Per avere informazioni dettagliate relative ad X6 Active Hybrid E72, vedere la scheda di soccorso SAV X6.

Carburanti e serbatoio del carburante

Carburanti

Motore Diesel: carburante diesel DIN EN 590
Motore a benzina:

- Super Plus, 98 ROZ
- Benzina Super senza piombo, 95 ROZ
- Benzina normale senza piombo, 91 ROZ

.

Serbatoio carburante

Il serbatoio del carburante si trova nella zona dell'assale posteriore sul sottoscocca della vettura.
Eccezione: Nei modelliE32 e Limousine E34 il serbatoio del carburante si trova nella zona del bagagliaio.
La posizione esatta del serbatoio del carburante della relativa vettura è indicata nelle schede di soccorso.
.

Tappo serbatoio

BMW: Lo sportello del serbatoio si trova sul lato destro.
MINI: Lo sportello del serbatoio si trova sul lato sinistro.
La posizione esatta dello sportello del serbatoio della relativa vettura è indicata nelle schede di soccorso.
.

Domande frequenti

Come funziona un airbag?

L'accelerazione acquisita dai sensori viene integrata e valutata. Dopo il superamento delle relative soglie di azionamento viene eseguito l'innesco dell'airbag necessario. La carica esplosiva nel generatore di gas riceve dalla centralina dell'airbag o dai relativi satelliti la tensione di innesco. Il gas generato fuoriesce nel sacco d'aria.

.

Come è possibile riconoscere se una vettura è equipaggiata con airbag?

Presenza della scritta AIRBAG o SRS o SRS-AIRBAG sul volante, sulla plancia degli strumenti, sul rivestimento della porta e sul rivestimento dei montanti A, del montante centrale, sul lato esterno dello schienale del sedile guidatore e passeggero. In caso di dubbio, presumere che in vetture nuove sono sempre montati degli airbag.

.

Durante l'innesco viene emesso del fumo?

Principalmente si forma polvere a causa della polvere di talco con cui il sacco d'aria è cosparso già da stabilimento.

.

L'airbag si scalda?

L'airbag non si scalda. Solo i componenti all'interno del modulo airbag raggiungono, attraverso l'innesco, alte temperature. Questi componenti si trovano nella zona di fissaggio dell'airbag e non rappresentano per i soccorritori alcun pericolo. I componenti hanno bisogno di ca. 15 minuti per raffreddarsi.

.

Nei residui si trova acido di sodio?

L'acido di sodio, il propellente per il generatore di gas, brucia durante l'innesco del generatore di gas completamente e viene trasformato chimicamente al 100%. Il prodotto di reazione è composto principalmente dall'innocuo azoto che è contenuto in ca. 80% dell'aria che respiriamo.

.

Quali misure devono essere prese se un modulo airbag non attivato viene danneggiato meccanicamente?

Nel caso molto improbabile di un danneggiamento del generatore di gas, il gas propellente contenuto sotto forma di pastiglia potrebbe cadere fuori. In questo caso deve essere assolutamente evitato qualsiasi contatto con la pelle (indossare guanti ed occhiali protettivi). Le pastiglie devono essere manipolate e smaltite separatamente. Esse devono essere tenute lontane da qualsiasi fonte di accensione (elettricità, fuoco ecc.).

.

In caso di incendio della vettura vi è pericolo di esplosione del generatore di gas?

Il generatore di gas è concepito in maniera tale che esso si attiva normalmente se esso è esposto a fuoco, nel caso che la temperatura superficiale del generatore supera 200 °C.

.

È possibile usare acqua come mezzo estinguente?

Sì. Ogni materiale estinguente efficace può essere usato anche per vetture equipaggiate con airbag.

.

Dopo l'attivazione di un airbag si può respirare senza problema l'aria all'interno dell'abitacolo?

Sì. Analisi chimiche e mediche confermano che è innocua. È possibile però una breve irritazione con conseguente tosse.

.

Se durante l'impatto l'airbag non è stato attivato, è probabile che esso si attivi dopo l'impatto?

No. I sensori d'urto reagiscono a proprietà specifiche fisiche di un incidente.

.

Vi è pericolo per il soccorritore?

No. Un soccorritore (soccorritore senza apparecchi di soccorso) incontra la stessa situazione come nel normale esercizio di marcia. I sistemi airbag di una vettura ferma non si attivano.

.

Se durante l'impatto l'airbag non si è attivato, come si fa a disattivare il sistema?

Spegnere l'accensione e staccare entrambi i cavi della batteria (prima il polo negativo, poi il polo positivo) dalla batteria.

Il rischio di un'attivazione durante le operazioni di soccorso è dunque escluso. Per eccezioni, vedere al capitolo "Airbag".

.

Il personale soccorritore deve attendere con le operazioni di soccorso sino a che il sistema airbag è stato disattivato?

No. Spegnere l'accensione e staccare entrambi i cavi della batteria (prima il polo negativo, poi il polo positivo) dalla batteria.

Se i punti sul tema "Comportamento dei sistemi di ritenzione e sicurezza dopo un incidente" vengono osservati, è possibile procedere subito al soccorso dei passeggeri.

.

Come bisogna reagire se vi sono delle persone incastrate, se singoli sistemi airbag non hanno reagito e se alla vettura non può essere tolta la corrente?

- Avviare immediatamente l'assistenza medica di emergenza.
- Creare per prima cosa aperture di assistenza.
- Controllo: Quali sistemi airbag che non hanno ancora reagito si trovano nella vettura e si trovano nella zona di lavoro dei soccorritori?
- Se possibile, non tirare il piantone dello sterzo con il divaricatore.
- Non tranciare nessun cavo nella zona dei sistemi airbag (qui vi è un minimo rischio di attivazione dell'airbag a causa di ev. cortocircuiti)
- Zona di dispiego di un airbag non attivato Avviare le misure di protezione verso il ferito
- Soccorrere il ferito dal lato.
- Se possibile, non portare la testa ed il torace nella zona di azione dell'airbag, se sulla vettura si sta lavorando con strumenti di soccorso pesanti.
- Non sostare né appoggiare materiale nella zona di dispiego dell'airbag non attivato e non appoggiarvi materiale, soprattutto se vengono usati strumenti di soccorso pesanti.

.

Possono essere utilizzate anche altre tecniche di soccorso?

Sì; la decisione definitiva di come ha da procedere l'azione di soccorso è sempre una decisione che viene presa in loco fra il responsabile d'intervento del servizio tecnico di soccorso e il medico di emergenza o il personale soccorritore. Questo tenendo in considerazione le possibilità tecniche e tattiche disponibili come anche la dinamica dell'incidente e il grado di danneggiamento dei veicoli.

Tecnica ad alto voltaggio / ibrida

La sicurezza BMW i di e-Drive rappresenta la componenti principale di tutte le vetture BMW i

La sicurezza di e-Drive è parte integrante dello sviluppo del prodotto. Numerose misure garantiscono la sicurezza dell'impianto anche in caso di incidenti.

- Sistema ad alto voltaggio completamente isolato.
- Disinserimento automatico di sicurezza (separazione) della batteria ad alto voltaggio in caso di incidente con attivazione dell'airbag.
- Sorveglianza continua delle linee ad alta tensione ed altri criteri rilevanti per la sicurezza, come anche processi di sicurezza automatici.

Tutti i sistemi hanno dimostrato la loro sicurezza nelle prove d'urto e durante i controlli di serie. I test del sistema BMW hanno provato che la sicurezza del sistema si spinge anche oltre quando imposto dai requisiti di legge.

Cosa significa "Sistema ad alto voltaggio" nella vettura?

In vetture con sistemi ad alto voltaggio sono montati componenti che vengono azionati con tensioni superiori ai 60 V in tensione continua o ai 25 V in tensione alternata. I componenti in queste vetture hanno bisogno in parte di alte potenze elettriche. La rete di bordo ad alto voltaggio in vetture ibride funziona con tensioni continue di sino a 650 V e deve mettere a disposizione una grande energia elettrica.

Da quali componenti è composta una vettura ibrida?

Oltre che dall'unità di trasmissione, una vettura ibrida è composta sostanzialmente dai seguenti componenti:

- Accumulatore di energia ad alto voltaggio
- Linee ad alto voltaggio
- Elettronica di potenza e di comando
- Elettromotore (i) o alternatore (i)

Panoramica dei componenti ad alto voltaggio sull'esempio dell'X6 ActiveHybrid E72:

Indice	Spiegazione
1	Cambio attivo con motori/alternatori elettrici per Full Hybrid
2	Elettronica di potenza e di comando
3	Accumulatore di energia ad alto voltaggio
4	Motore a combustione estremamente efficiente
5	Linee ad alto voltaggio

Panoramica dei componenti ad alto voltaggio sull'esempio della serie 3 ActiveHybrid F30:

Indice	Spiegazione
1	Compressore elettrico del refrigerante
2	Macchina elettrica
3	Elettronica macchina elettrica
4	Gruppo batteria ad alta tensione

Sicurezza alte tensioni

In caso di manipolazione non appropriata, le alte tensioni nel sistema ad alto voltaggio possono essere fonte di pericolo. La vettura dispone per questo motivo di un profondo concetto di sicurezza. La riparazione, la manutenzione e l'assistenza di componenti ad alto voltaggio inclusi i cavi arancioni ad alto voltaggio è ammesso esclusivamente a personale appositamente qualificato. **È vietato eseguire qualsiasi lavoro di riparazione di propria iniziativa al sistema ad alto voltaggio.**

Ulteriori informazioni sulla sicurezza di sistemi ad alto voltaggio

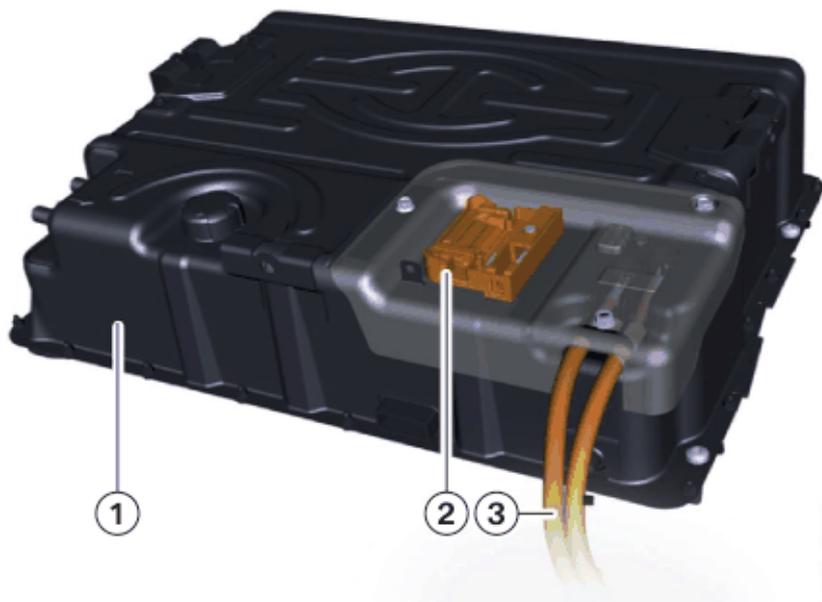
- La batteria ad alto voltaggio si trova in una cassetta batteria sotto al fondo del bagagliaio, nel bagagliaio stesso. Essa è montata in maniera tale da essere protetta da danni.
- Un connettore di manutenzione arancione (connettore di sicurezza ad alto voltaggio) si trova nelle vicinanze della batteria ad alto voltaggio. Separando questo collegamento a spina, l'intero sistema ad alto voltaggio viene disattivato. (commutato in assenza di corrente)
- Il sistema ad alto voltaggio è separato galvanicamente dalla massa del veicolo.
- Tutti gli attacchi e le spine dei componenti ad alto voltaggio della vettura sono eseguiti in esecuzione sicura al contatto.

.

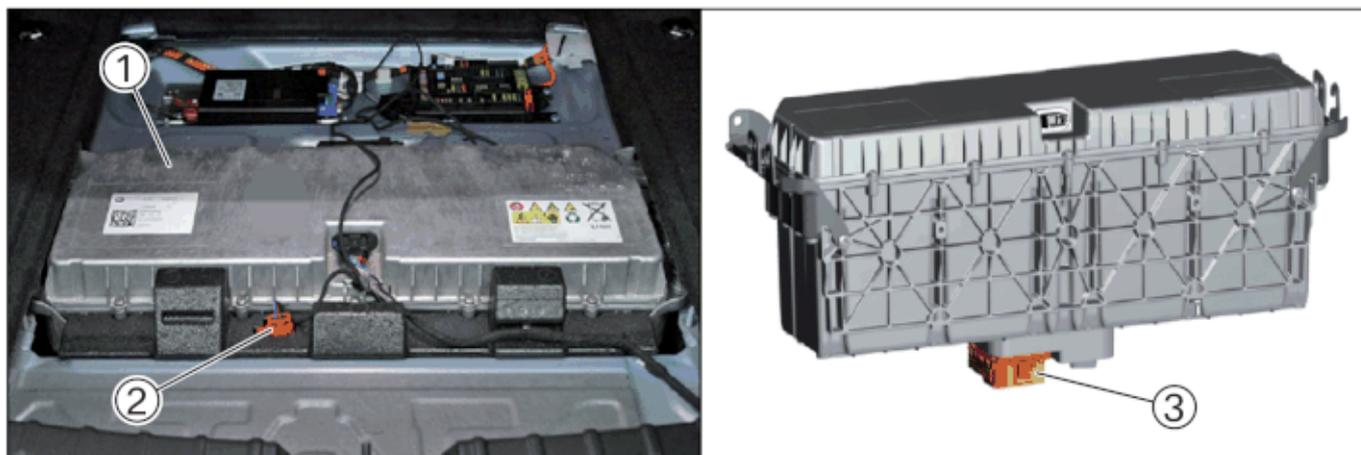
Il sistema ad alto voltaggio viene spento se:

- **l'accensione viene disinserita, oppure**
- **se viene riconosciuto un impatto che causa l'innesco degli airbag e/o dei pretensionatori, oppure**
- **se il collegamento negativo della batteria a 12 Volt viene separato dal polo negativo**

Accumulatore di energia ad alto voltaggio incluso l'interruttore di alta tensione (Service Disconnect)

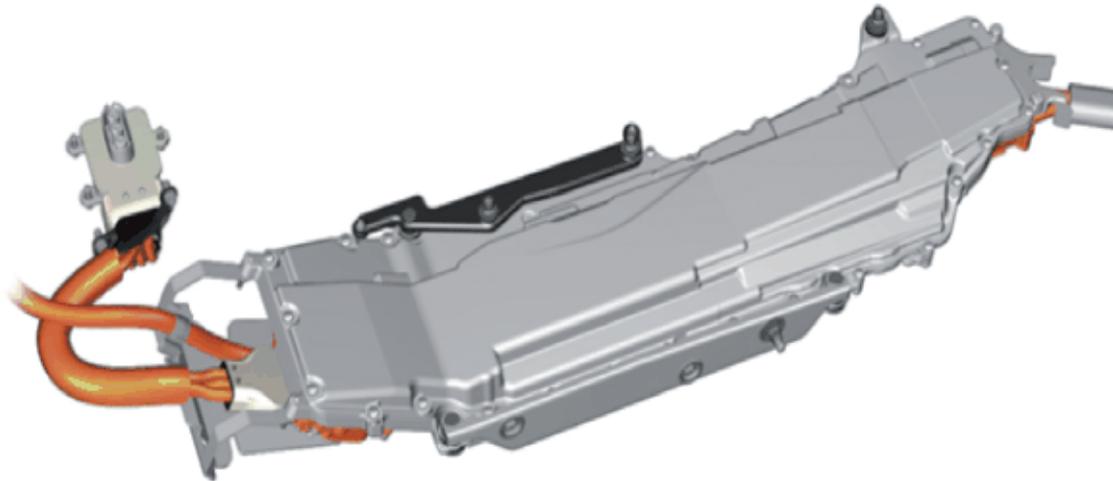
Esempio X6 Active Hybrid E72

Indice	Spiegazione
1	Accumulatore di energia ad alto voltaggio
2	Interruttore di alta tensione (Service Disconnect)
3	Linee ad alto voltaggio

.

Esempio serie 3 Active Hybrid F30:

Indice	Spiegazione
1	Accumulatore di energia ad alto voltaggio
2	Interruttore di alta tensione (Service Disconnect)
3	Linee ad alto voltaggio

Nei concetti di sicurezza dei produttori di autovetture l'interruttore di alta tensione (ServiceDisconnect) riveste un ruolo di sostanziale importanza. In tutti i concetti esso ha la stessa funzione, che è quella di interrompere il circuito di corrente fra i singoli moduli all'interno dell'accumulatore di energia ad alto voltaggio. Non appena l'interruttore di alta tensione (Service Disconnect) viene rimosso, il circuito elettrico all'interno della batteria e

dunque quello dell'intero sistema ad alto voltaggio è interrotto. Sui poli dell'accumulatore di energia ad alto voltaggio non vi è dunque più nessuna tensione pericolosa.

Elettronica di potenza

Nella tecnica ibrida l'elettronica di potenza viene usata per trasformare le correnti. L'elettronica di potenza viene definita come convertitore o anche come inverter. Questo trasforma la corrente trifase prodotta nell'alternatore ad alto voltaggio in corrente continua. L'inverter, come tutti gli altri componenti ad alto voltaggio, non deve assolutamente essere aperto, in quanto al suo interno vi possono essere tensioni molto alte.

Macchina elettrica

La macchina elettrica nell'Active Hybrid 5 è una macchina sincrona ad eccitazione permanente. Essa è in grado di trasformare l'energia elettrica del gruppo batteria ad alta tensione in energia cinetica, che aziona il veicolo. È possibile sia marciare elettricamente alla velocità di 60 km/h come anche fare uso del supporto offerto dal motore a combustione, p.e. come aiuto in fase di sorpasso (funzione Boost) o di supporto attivo alla coppia al cambio di marcia.

Nel caso inverso, durante la frenata e nel funzionamento in caso di rilascio la macchina elettrica trasforma l'energia cinetica in energia elettrica e la alimenta nella batteria ad alto voltaggio (recupero dell'energia).

Linee ad alto voltaggio

I cavi ad alto voltaggio (1) collegano fra di loro i componenti ad alto voltaggio, come p.e. l'accumulatore di tensione ad alto voltaggio con l'elettronica di potenza o l'elettronica di potenza con i motori elettrici. I cavi ad alto voltaggio sono riconoscibili dal loro isolamento di colore arancione (rivestimento).

Identificazione delle batterie ad alto voltaggio

Identificazione dei rimanenti componenti ad alto voltaggio

Ulteriori informazioni:

Le informazioni specifiche e la procedura in caso di vetture incidentate sono da dedurre assolutamente dalla relativa **scheda di soccorso**!

Domande frequenti

Suddivisione

1. Verifica/ identificazione della vettura
2. Rischio di scarica elettrica
3. Pericolo per accumulatore di energia ad alto voltaggio
4. Pericolo chimico
5. Pericolo termico (incendio)
6. Infrastruttura elettrica di carica
7. Vetture in acqua
8. Trasporto e immagazzinaggio
9. Altre informazioni

.

.

1. Verifica / Identificazione della vettura

1.1 Come è possibile riconoscere che si tratta di una vettura con sistema ad alto voltaggio?

- La denominazione del tipo sul retro della vettura come ad es. Hybrid, Electric Drive o altre scritte, ad es. sul parafango o simili sono significative.
- Se la vettura non dispone di alcuna denominazione del tipo, le seguenti caratteristiche possono essere significative per una vettura ad alto voltaggio:
  - Presa di ricarica elettrica
  - Linee ad alta tensione di colore arancione
  - Etichetta di avvertimento sui componenti elettrici ad alta tensione
  - indicatore di caricamento sulla strumentazione combinata
  - Identificazione sulla plancia portastrumenti
  - Assenza dell'impianto di scarico
  - Al contrario, l'assenza di questo segno distintivo non rappresenta un chiaro indizio del fatto che non si tratti di un veicolo con sistema ad alto voltaggio
- A partire da gennaio 2013, è possibile fare richiesta anche in Germania di un identificativo della vettura per le direzioni di soccorso, che permette una chiara classificazione per mezzo della scheda dati di soccorso.

.

2. Rischio di scarica elettrica

2.1 Sussiste il rischio di scarica elettrica dopo un incidente, per contatto fisico con la vettura o parti della vettura?

- Si può escludere con molta probabilità il rischio per le persone di una scarica elettrica.Per principio le vetture sono costruite in sicurezza.
- Le vetture sono dotate di numerosi meccanismi di protezione di diverso tipo.
  - Il sistema ad alto voltaggio è costruito in modo da fornire protezione da contatto.
  - Il sistema ad alta tensione è completamente isolato elettricamente dalla carrozzeria della vettura. (separazione galvanica/elettrica)
  - In caso di incidenti gravi con attivazione dell'airbag, nella maggior parte delle vetture il sistema ad alto voltaggio si disattiva, oppure vengono installati analoghi meccanismi di protezione.
- In caso di dubbi, è possibile, nella maggior parte dei casi, disattivare manualmente il sistema ad alta tensione della vettura (vedere Domanda 2.4).

.

2.2 È possibile riconoscere, per vetture ibride ed elettriche, se il sistema ad alto voltaggio è disinserito?

- Non è possibile una visualizzazione diretta detta tensione libera a seguito di un incidente, a causa delle possibili situazioni di danno, di diverso tipo.
- In caso di incidente grave per la maggior parte delle vetture si disinserisce automaticamente il sistema ad alto voltaggio. Pertanto, di norma, in caso di airbag / tendicintura attivato si può presupporre che il sistema ad alto voltaggio sia disinserito.
- In caso di dubbi, è possibile, nella maggior parte dei casi, disattivare manualmente il sistema ad alta tensione della vettura (vedere Domanda 2.4).

.

2.3 È possibile che una vettura parcheggiata coinvolta in un incidente (impatto da fermo) generare un rischio elettrico?

Il sistema ad alto voltaggio della vettura può essere attivo anche da fermo, indipendentemente dalla stazione di caricamento (ad es. climatizzazione a vettura ferma). In caso di **gravi** incidenti, occorre disattivare il sistema ad alto voltaggio della vettura (vedere scheda dati di soccorso).

.

2.4 È possibile una disattivazione manuale del sistema ad alto voltaggio per gli agenti di soccorso?

- Sì, le vetture elettriche/ibride dispongono di varie opzioni per la disattivazione manuale del sistema ad alto voltaggio.
- La maggior parte delle vetture è dotata di un dispositivo di disattivazione supplementare per il sistema ad alto voltaggio, utilizzabile dagli agenti di soccorso. È presente infatti un connettore a 12V, che può essere azionato anche da persone non esperte nell'uso di sistemi ad alto voltaggio
- La procedura consigliata per la disattivazione manuale è descritta all'interno della scheda dati di soccorso della rispettiva casa produttrice.

.

2.5 Che pericolo comportano cavi ad alto voltaggio danneggiati in caso di incidente se si riconosce che gli airbag non si sono attivati?

Il danneggiamento di cavi o componenti ad alta tensione può fondamentalmente comportare un pericolo elettrico. Non bisogna toccare i cavi/componenti ad alta tensione. I cavi ad alta tensione sono sempre di colore arancione.

Indicazione per i vigili del fuoco: Adattare eventuali disposizioni di assistenza/consigli per il trattamento (vfdb) qualora si trattassero casi in cui sia necessario entrare in contatto con cavi ad alta tensione.

.

3. Pericolo dovuto ad accumulatore di energia ad alto voltaggio

3.1 È possibile che, a seguito di un incidente, gli accumulatori di energia ad alto voltaggio si scarichino?

No, lo scaricamento elettrico degli accumulatori di energia ad alto voltaggio sul luogo dell'incidente non è praticabile.

.

3.2 Come si deve procedere in caso di un accumulatore di energia ad alto voltaggio danneggiato all'interno del veicolo?

Non bisogno toccare l'accumulatore di energia ad alto voltaggio danneggiato.

Si consiglia di chiedere l'intervento di personale qualificato contattando la direzione competente, al fine di analizzare il concreto rischio elettrico e per decidere su come procedere.

.

3.3 Come occorre procedere in caso di accumulatori di energia ad alto voltaggio e/o componenti che si staccano dalla vettura a seguito di un incidente?

In questo caso, altamente improbabile, è possibile che sussistano rischi elettrici, chimici, meccanici e termini dovuti agli accumulatori di energia ad alto voltaggio. Non bisogno toccare l'accumulatore di energia ad alto voltaggio.Si consiglia di chiedere l'intervento di personale qualificato contattando la direzione competente, al fine di analizzare il concreto rischio elettrico e per decidere su come procedere.

.

4. Pericolo chimico

4.1 A cosa occorre fare attenzione in caso di manipolazione di elettroliti usciti dagli accumulatori di energia ad alto voltaggio in caso di incidente?

- Gli elettroliti, di norma, irritanti, infiammabili e potenzialmente corrosivi. Evitare **assolutamente** il contatto con la pelle e l'inalazione di vapori.
- Devono essere utilizzati leganti convenzionali. L'ulteriore processo per la messa al sicuro e la pulizia della zona coinvolta dall'incidente è analogo al trattamento di perdite di altro tipo da giunti per idrocarburi (ad es. oli / carburanti).

.

4.2 Quali pericoli derivano dalla "Evaporazione" di un accumulatore di energia ad alto voltaggio?

- Nelle immediate vicinanze, i gas sono irritanti, infiammabili e potenzialmente corrosivi e non dovrebbero pertanto essere aspirati **in nessun caso**.
- Le operazioni di recupero devono essere interrotte e le fasi successive del processo devono essere definite con la direzione operativa dei vigili del fuoco.

.

5. Pericolo termico (incendio)

5.1 In caso di incendio, si deve considerare l'esplosione degli accumulatori d'energia ad alto voltaggio?

- L'esplosione degli accumulatori ad alto voltaggio può essere esclusa con una probabilità al limite della certezza.
- Gli accumulatori di energia ad alto voltaggio coma anche le loro singole celle dispongono di dispositivi di sicurezza meccanici che si aprono in caso di aumento di temperatura e di pressione dovuto ad es. ad incendio e conducono quindi ad uno "sfiatamento" e quindi a un calo di pressione mirato.

.

5.2 C'è la possibilità che, in caso di incendio, una vettura elettrica/ibrida emetta fumo di combustione tossico?

Sì, in caso di incendio di vetture elettriche/ibride sussiste, come avviene anche nei veicoli tradizionali, il rischio di fumi di combustione dannosi per la salute, dovuti a materiali infiammabili, ad es. materie plastiche.

.

5.3 È possibile che si generi dopo l'incidente, in un secondo tempo, un incendio degli accumulatori di energia ad alto voltaggio?

Si, come anche per le vetture convenzionali incidentate, non si può escludere completamente il rischio residuo di incendio ritardato. Questo vale in modo particolare per gli accumulatori di energia ad alto voltaggio danneggiati.

.

6. Infrastruttura elettrica di carica

6.1 Cosa bisogna osservare se viene coinvolta in un incidente una vettura ad alto voltaggio collegata alla colonnina di carica? (Impatto da fermo).

Sfilare, se possibile, il cavo di ricarica dalla colonna di carica o disattivare quest'ultima. Il cavo di ricarica deve fondamentalmente essere scollegato dalla vettura. In caso di **gravi** incidenti, occorre disattivare il sistema ad alto voltaggio della vettura (vedere scheda dati di soccorso).

.

6.2 Cosa succede se per atti vandalici un cavo di ricarica viene tagliato alla stazione pubblica di rifornimento durante l'operazione di carica di una vettura ad alto voltaggio?

In questo caso ci si affida all'infrastruttura tecnica della stazione pubblica di caricamento ed avviene una disattivazione.

Il gestore della stazione di caricamento dovrebbe esserne informato.

.

7. Vetture in acqua

7.1 In caso di vettura ibrida o elettrica che si trova nell'acqua, occorre attendersi particolari rischi?

- In acqua in linea di principio non persiste per il sistema ad alto voltaggio un rischio maggiore di scossa elettrica.
- Valgono le stesse indicazioni riportate nei capitoli 2 e 3.
- La procedura di recupero è identica a quella per le vetture convenzionali.

.

7.2 Sussiste un pericolo per l'acqua in zone protette con acqua potabile (ad es. diga di sbarramento) se cade nell'acqua una vettura elettrica/ibrida?

- Di norma non persiste un maggiore rischio per l'acqua potabile rispetto alle vetture convenzionali.

.

8. Trasporto e arresto

8.1 A cosa occorre fare attenzione quando una vettura elettrica/ibrida da una zona pericolosa (ad es. cantieri in autostrada) mediante cavo per rimorchio/barra di traino?

- In linea di principio è sempre consentita la rimozione della vettura dalle immediate vicinanze della zona pericolosa **a velocità a passo d'uomo.**
- Consultare il libretto di uso e manutenzione della casa automobilistica per ulteriori indicazioni relative al rimorchio.

.

8.2 A cosa occorre fare attenzione durante l'operazione di carico di una vettura elettrica/ibrida dopo un incidente grave?

- Disattivare il sistema ad alto voltaggio prima di procedere all'operazione di carico. È possibile reperire indicazioni a tale proposito nel libretto di uso e manutenzione della vettura e/o nella scheda dati di soccorso.
- In caso di rimessa ai rappresentanti delle autorità/azienda di recupero, si consiglia di comunicare le misure antincendio effettuate (disattivazione del sistema ad alto voltaggio). Occorre informare in particolare in merito a possibili pericoli dovuti a componenti ad alto voltaggio danneggiati (ad es. scarica elettrica o rischio di incendio causato dagli accumulatori di energia).
- Per il caricamento e il trasporto, occorre attenersi alle norme/prescrizioni nazionali (in Germania: BGI 800 e BGI 8686).

.

8.3 A cosa occorre fare attenzione in caso di trasporto di vetture elettriche/ibride incidentate?

- Il trasporto di un veicolo dovrebbe avvenire di norma per mezzo di un veicolo a pianale e attenendosi alle indicazioni della casa produttrice.
- Le vetture con batteria danneggiata dovrebbero essere portati in un'officina autorizzata adatta / deposito sicuro più vicini possibile.

.

8.4 Ci sono norme che limitano il passaggio sotto a tunnel nel caso in cui un rimorchio abbia caricato una vettura elettronica/ibrida danneggiata?

- No, sono valide le norme di rimorchio contenute nelle disposizioni ADR.

  (ADR: **Accordo europeo per il trasporto di merci pericolose su strada** - Abbreviazione **ADR**, da "**A**ccord européen relatif au transport international des merchandises **D**angereuses par **R**oute")
- Occorre attenersi alle norme relative ai tunnel specifiche del paese.

.

8.5 Come devono essere arrestate le vetture elettroniche/ibride coinvolte in un incidente?

- Come avviene per i veicoli tradizionali, occorre arrestare anche le vetture elettriche/ibride, per motivi di protezione antincendio, in una zona recintata all'interno di un'**area di sosta all'aperto**, a una distanza sufficiente da altre vetture, edifici e altri oggetti infiammabili. La vettura deve essere adeguatamente contrassegnata.
- Ciò deve essere osservato in modo particolare in caso di consegna della vettura al di fuori degli orari dei negozi.

.

9. Ulteriori informazioni

Per il riconoscimento di tecniche di azionamento alternative, occorre rispettare la "Norma dei vigili del fuoco AUTO":

Materiale d'esercizio che fuoriesce (A ustretende

Esplorazione del sottoscocca (U nterboden)

Aprire il T appo del serbatoio

Analizzare la superficie (O berfläche)

.

Ulteriori indicazioni relative ad eventuali rischi elettrici in loco sono descritte anche nella BGI/GUV-I 8677 (rischi elettrici in loco).